WILHELM LIMPERT-VERLAG · BERLIN SW 68

Inhaltsverzeichnis

Es tut sich was 5
Geheimnisvolle Dinge gehen vor! 5
In Sevilla sieht man sich wieder! 10
Deutsche Freiwillige marschieren! 10

Deutsche Freiwillige kämpfen für Nationalspanien 12
Erste Aufgaben der LC. 13
Der Kampf um den Norden 16
Brunete 19
Der Stoß gegen Santander 21
Das Ringen um Asturien 21
Teruel 23
Süd-Ebro 25
Nord-Ebro 26
Der Durchbruch zum Mittelmeer 26
Ebro-Abwehrkämpfe 27
Katalonien-Offensive 30
Erste große Franco-Parade 33
1. März 1939 33
Finale 34
Der Krieg ist aus 35

Führung 38
Ein Tag auf dem Gefechtsstand 38
Verbindungsoffizier 45
Ic/AO 46
Fünf Minuten Stabsquartier 47
IV a 48
I Qu-Nachschub 49
Stokraft 49
MA.-Alarm — 1000 Bomben nach Sabadell 50
Wie wird das Wetter? 51

Fliegertruppe 55
Der Kampfflieger 55
Nachtangriff 56
Allein über der Front 60
Stuka 64
Dicke Luft über 65
Wir Jäger! 67
Mein großer Tag! 69
Tiefangriff 71
Unkraut vergeht nicht 75
Wir Aufklärer! 77
Einer gegen zehn! 79
Stabia 81
Luftkrieg zur See 82
Versenkung eines Konterbandisten 83
Nachtangriff der AS. 86
Flakartillerie 89
Fliegeralarm 91
Mit leichter Flak hinter der Infanterie 92
Fliegeralarm! 95
Das alte Lied! 97
Luftnachrichtentruppe 100
Ein Bautrupp legt die Strippe 100
Auf Störungssuche 102
Flugwache 7 103
Im Niemandsland 105
Sonderaufgaben 107
Der Park 107
Blindflugausbildung 107
Kurierflug 111
Heer 113
Ein Kampftag der Panzer 115
Der „geschnappte" Eisenbahnzug 123
Erinnerungen an die Kriegsschule Granada 1937/38 .. 124
Einsatz der Artilleriegruppe 128
Die Marinegruppe der Legion Condor 132
Max Winkler 134

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.
Copyright 1939 by Wilhelm Limpert-Verlag, Berlin SW 68.
Printed in Germany.
Textillustrationen und Umschlagzeichnung von Paul Casberg, Berlin.
Verlagsnummer 3933.
Druck: Wilhelm Limpert, Berlin SW 68.

Zum Geleit

Am 4. April 1939 telegraphierte General Kindelan an Generalfeldmarschall Göring:

In dem siegreichen Krieg, in welchem wir zusammen gekämpft und gesiegt haben, haben wir spanischen Flieger unsere deutschen Kameraden der glorreichen Legion Condor als Beispiel von Schlagkraft und Tapferkeit kennen und bewundern gelernt . . .

gez.: Kindelan

Es tut sich was!

Sonntag —!

Dumpf brütet die Hitze über der Großstadt Berlin. Auch das Reichsluftfahrtministerium, Leipziger (Ecke Wilhelm-) Straße, scheint Ruhe zu haben.

Es ist ja eine schreckliche Hitze, denkt man in der Telephonzentrale, als plötzlich Befehle vom Ministeramt zufliegen: „Sofort die Verbindung zum General W. herstellen!" — „Suchen Sie Oberleutnant v. D. zu erreichen, der Oberleutnant soll schnellstens zum RLM. kommen!"

. . . Draußen in Gatow an der schönen Havel und sonst irgendwo in der Mark suchen vielgeplagte Ministeriumsmänner Erholung von angestrengter Arbeit in der Woche. Man freut sich der Ruhe. In sie hinein knarren die Telephone: „Sofort zum Reichsluftfahrtministerium!"

„Nanu, was ist denn schon wieder los?" — Wagen jagen zur Stadt. In einigen Räumen des „Gehirns der Luftwaffe" werden Anordnungen gegeben. — Wofür? — Niemand wird etwas erfahren. Die darum wissen, können schweigen. — Die Pförtner erhalten ihre Anweisung: „Ein Sonderstab ist gebildet." — Eingang Prinz-Albrecht-Straße 4 — links herum. — Wenige erhielten Kenntnis von dieser neuen Einrichtung. Nur die, die mit ihr zu tun hatten, lernten sie kennen.

Was sie schafften, erwiesen bald die nächsten Tage.

Geheimnisvolle Dinge gehen vor!

Letzter Julitag des Jahres 1936 um die Mittagsstunde. —

Ort der Tat: Lehrter Bahnhof.

Auf dem Bahnhof versammelt sich eine Reisegesellschaft und schart sich um einen Mann mit einem großen Schild, auf dem zu lesen steht:

Reisegesellschaft Union

Merkwürdig! — Es sind meist junge Männer, frische Jungen, braungebrannt, sportgestählt. Wirklich merkwürdig! — Trotz der Schiebermütze herrscht Disziplin. Man hört so oft das Wort „jawoll", manchmal auch „zu Befehl". Wirklich, eine merkwürdige Reisegesellschaft! —

„Alles da?!" — „Jawoll!" — „Einsteigen!" — Ein Pfiff, und dann rollt der Zug aus der Halle.

Die Stimmung ist Ia. Ein altes Soldatenlied klingt auf: „Die Vöglein im Walde . . . In der Heimat, in der Heimat, da gibt's ein Wiederseh'n."

Hamburg. — „Ruhe! — Nicht reden!" Unsere Reisegesellschaft Union würgt sich durch die Bahnhofssperre und geht ohne Aufenthalt durch bis auf den Bahnhofsvorplatz. Dort stehen ein paar Omnibusse. Das Verladen der Gesellschaft ist im Nu erledigt; die Reisegesellschaft Union hat sich verkrümelt. Zickzackfahrt durch die Straßen. Da ist der Hafen! —

Die Sperren öffnen sich fast wie durch ungesprochene Zauberworte. Da ist der Freihafen. Der Wagen hält. — „Alles raus!"

Ein Schiffchen schaukelt an der Hafenmauer, in ihm verschwinden die Männer mit den Schiebermützen.

Picke—pucke faucht die Schiffsmaschine. — „Halbe Fahrt! — Stop! — Rückwärts!" Noch ein paar Schiffskommandos sind hörbar, und los geht's auf den Riesenleib eines Dampfers zu, an dessen haushoher Wand die Pinasse anlegt.

„Gepäck fassen! — Hinauf!" Über die kleine, schmale Treppe? — „Na los, Mensch, mach schon!" Rein in den Schiffsbauch, der die Reisegesellschaft schnell verschluckt!

In der Nacht vom 31. Juli zum 1. August 1936, 1.30 Uhr, windet sich der Dampfer „Usaramo" aus dem Fahrzeuggewirr des Hafens, — ein harmloses Reiseschiff mit fernem Ziel.

Der Kapitän auf der Brücke hat so seine ureigensten Gedanken. Er weiß, was für wertvolle Sachen im Schiffsrumpf liegen. Gerade unterhält er sich mit dem Führer der Reisegesellschaft, einem Deutschen, der zwei Jahrzehnte im südafrikanischen Urwald lebte: „. . . Gefahrenzone?" — fragt der Zivilist. — „Das hat noch ein paar Tage Zeit, Herr Oberstleutnant, ich kenne die Reiseroute haargenau. Die Roten sollen uns schon nicht bekommen!" —

Stumpfsinnige Reiserei! — Warum denn? — Ich denke: eine Seefahrt, die ist lustig!? — Aber wenn niemand an Deck darf? Wie die Piraten sind die Männer unter dem Deck verstaut. — Der Kanal ist durchfahren. — Frankreich umschifft. — Die Biskaya macht sich bemerkbar. — Das Schiff rollt, die Passagiere auch.

. . . . .

Und zur Luft? —

Brave, gute, ehrliche „Jus" werden vollgepackt mit allem möglichen. Vor allem aber mit Benzin. — Allein die Zusatztanks müßt ihr sehen! Formidable Riesenfässer! — Wieviel sie fassen?! — Na, so ein paar Tausend Literchen! Das reicht rund für einen 12-Stunden-Flug.

Wo sich auch immer im Deutschen Reich in den letzten Juli- und ersten Augusttagen 1936 für diese Langstreckenflieger die Startflagge senkt, bleibt dem Luftpolizisten für Sekunden die Puste weg. „Schafft sie's — oder schafft sie's nicht?"

„Es ist noch immer, immer gut gegangen," sagt mancher der Fluggäste, wenn der schwerbeladene Vogel ganz knapp mit einem Meter Abstand bei dem „berüchtigten" Schornstein kurz nach dem Start vorbeiwitschert.

Kurs Südosten. — Eine lange Reise — Die Alpengipfel grüßen herauf — das Mittelmeer! — Und die Motoren singen mahlend ihr Lied.

. . . Einer der Vögel hat Pech. — An sich ist der Flug glatt verlaufen, sogar in verhältnismäßig kurzer Zeit. Sevilla ist erreicht, das ist gar kein Zweifel. Dort liegt die Stadt, und da ist der Platz. Also herunter! Die „Ju" rollt aus und rumpelt auf die Hallen zu. Die Insassen strecken ihre Glieder. Gleich wird man die Beine auf den Erdboden setzen können. Man ist recht froh, daß die Geschichte vorbei ist, denn elf Stunden in der Maschine hocken ist kein Spaß.

Gerade stellt der Flugzeugführer die Motoren ab, da öffnet jemand die Tür. Er sieht aber gar nicht wie ein Spanier aus. — Schon kluckern deutsche Laute: „Was wollt ihr Idioten denn hier?" — Rückfrage: „Ja, sind wir denn nicht in Sevilla?" — „Nee!" tönt's in unverfälschtem Berliner Dialekt zurück. „Macht, daß ihr fortkommt! — Dies ist doch der Madrider Platz, und der ist rot!" . . . Die Tür knallt zu. Das ist ja allerhand. — Fast kann einem der Schreck in die Glieder fahren. — Da kommen auch schon so ein paar Gestalten mit „Pistolen" am Gürtel.

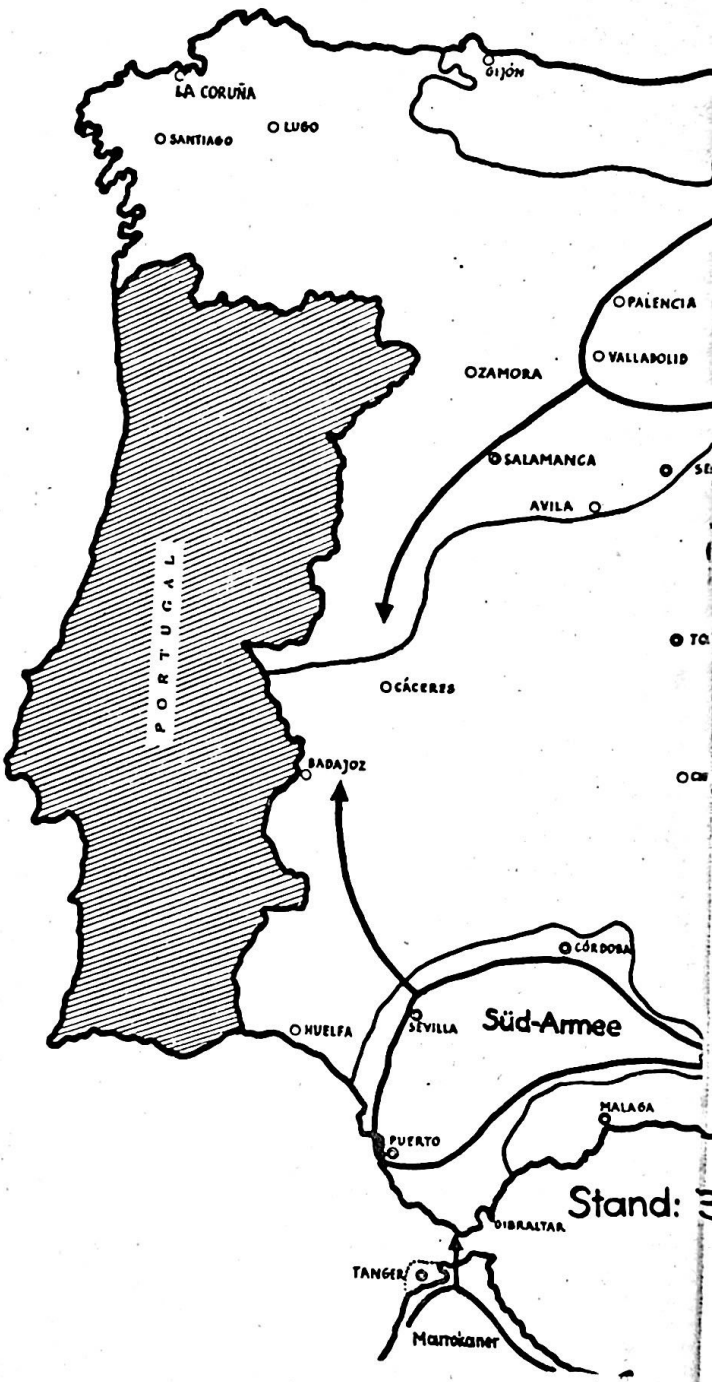
„Los — ab dafür!" brüllt eine Stimme, und der Vogel hüpft unangefochten vom Madrider Platz.

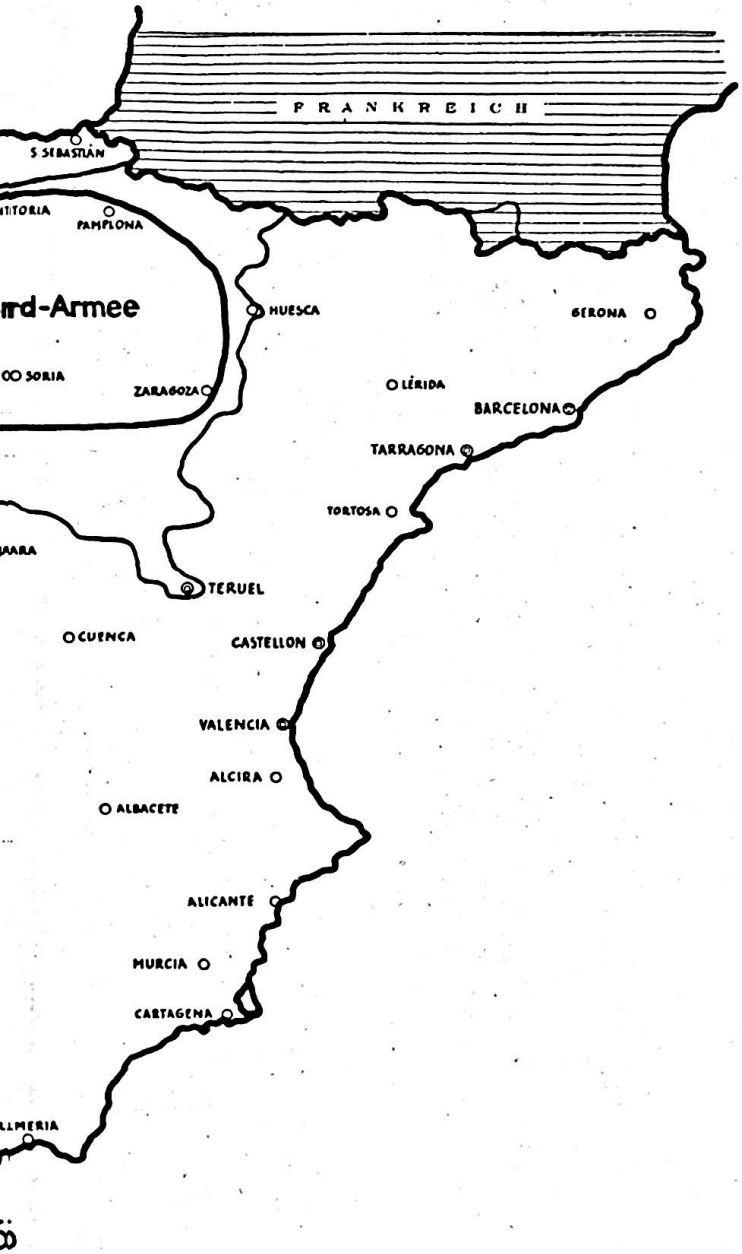
„Hat's geknallt?"

„Wohl nicht. Hauptsache, daß wir wieder draußen sind!"

Die Männer grinsen sich an: „Mal wieder Schwein gehabt!"

Der Funker hat einen ganz roten Kopf bekommen. Er kann sich die Sache nicht erklären. Sollten die Roten etwa von Madrid aus


LA CORUÑA
SANTIAGO
LUGO
GIJÓN
PALENCIA
VALLADOLID
ZAMORA
SALAMANCA
AVILA
PORTUGAL
CÁCERES
BADAJOZ
CÓRDOBA
HUELFA
SEVILLA
Süd-Armee
MALAGA
PUERTO
Stand:
GIBRALTAR
TANGER
Marokkaner


FRANKREICH
S SEBASTIÁN
ITORIA
PAMPLONA
rd-Armee
HUESCA
GERONA
SORIA
ZARAGOZA
LÉRIDA
BARCELONA
TARRAGONA
TORTOSA
AARA
TERUEL
CUENCA
CASTELLON
VALENCIA
ALCIRA
ALBACETE
ALICANTE
MURCIA
CARTAGENA
LLMERIA

auf der gleichen Welle wie der Rundfunksender Sevilla gegeben haben?

„Also mit der Funkerei ist das nichts Reelles!" Darum wird von nun an nur noch gefranzt.

Madrid—Sevilla rund vierhundert Kilometer. An sich nicht schwierig; aber . . . Der Bordmonteur macht ein bedenkliches Gesicht: „Herr Leutnant, das Benzin reicht nicht!"

„Es wird bis zum letzten Tropfen geflogen. Wo sind wir? Bajadoz! — Das ist rot! — Weiter, weiter . . ."

In Sevilla sieht man sich wieder!

„Das ist wirklich allerhand!" denken die Männer der Reisegesellschaft Union und hauen sich gegenseitig auf die Schulter: „Menschenskind! Jetzt stehen wir auf spanischem Boden!" — Cadiz. — Kriegshafen. — Die Augen der ‚Reisenden' bewundern jede Palme, die sie da erspähen können.

Auf einmal macht's: Rums! — Hier müßte eigentlich ein Einschlag gewesen sein. — Richtig! — Da drüben fliegt noch so allerhand Dreck herum. — Was soll das heißen? — Ach, der Rote schießt schon! So eine Schweinerei! Kaum ist man da. Das ist doch unerhört! — Beschuß einer friedlichen Reisegesellschaft. Viel Zeit zum Nachdenken bleibt aber nicht, — rauher, klarer, deutscher Kommandoton: „Los! Zupacken! — Ladung löschen!"

Sechsundachtzig deutsche Freiwillige gehen an die Arbeit. Was da alles zutage kommt! Ersatzteile für „Ju 52", Bomben, 2-Zentimeter-Flakgeschütze . . . gucke da, auch sechs nagelneue „Heinkel 51"!

Das Geschäft als Hafenarbeiter ist gar nicht so einfach. Die Männer schwitzen. Man merkt es kaum, bis daß bereits die Dämmerung heraufsteht. Dann ist die Arbeit geschafft. — Alles ist todmüde zum Umfallen. Nun nichts als rein in die Koje! Die letzte Nacht auf der ollen, ehrlichen „Usaramo" . . .

Nächster Morgen: Antreten an Deck. Ein dreifaches „Sieg-Heil!" dem Schiff, seinem Kapitän und seiner Besatzung!

Lebt wohl, letzte deutsche Planken! —

Deutsche Freiwillige marschieren!

Extrazug — ab nach Sevilla. —

Nun wird alles ganz richtig ‚spanisch'. — „Weißt du noch, Kamerad, im Hotel Christina?"

In Sevilla heißt es: Ran ans Werk! — Erste Aufgabe: Transport von Marokkanern! —

Was ist los? — Jawoll. — Die Söhne aus afrikanischem Wüstensand müssen von drüben hierhergebracht werden. — Ja, gibt's denn so was? —

Flugkapitän Henke kennt den Rummel schon: dreißig bis vierzig von den guten „Moros", der afrikanischen Kerntruppe Francos, erhalten den Befehl: Hinein in die ‚Jus'!" Die Afrikaner denken bald anders: „Heraus!" und richten die ‚Ju' fürchterlich her. Arme Luftreisende! — Gepökelt wie die Heringe, mit Waffen und Gepäck lassen sie sich zum ersten Male in der Luft schaukeln und erreichen nach Allahs Willen den Boden Europas. „Kinder, ich sage euch, Geschichten könnte ich dazu erzählen!" ...

Bis Anfang September sind auf dem Luftwege befördert: Tausende von Soldaten, viele Geschütze, Maschinengewehre, Bomben, Granaten und Munition. Und dabei diese Hitze! — Unvorstellbar. Aber was macht das schon einem deutschen Freiwilligen!

Das Transportgeschäft ist ja ganz schön, aber nicht ganz nach dem Geschmack von Fliegersoldaten.

Am 14. August 1936 bekommt das rote Panzerschiff „Jaime I" im Hafen von Malaga eins auf den Deckel. Das war auch nötig, denn die „Rochos" waren etwas aufdringlich geworden und fingen an, diese „harmlosen" Transporte zur Luft anzuknallen. Nun waren sie für die nächste Zeit etwas ruhiger. Am 22. August werden die ersten Lebensmittelabwürfe auf den eingeschlossenen Alkazar von Toledo durchgeführt. — Viva Alemañia, Arriba España!

Am 23. August 1936 erfolgt der erste Luftangriff auf Madrid. Die Jagdmaschinen sind inzwischen montiert und eingeflogen und gelangen zum Einsatz. Oberleutnant Eberhard, Oberleutnant Knüppel und Oberleutnant Trautloft schießen in sechs Tagen sechs feindliche Flugzeuge ab und buchen sechs anerkannte Abschüsse.

Inzwischen hat Oberleutnant v. Moreau sein Transportgeschäft beendet. Nun kann auch er mit seiner „Ju"-Staffel zum Kampfeinsatz kommen.

Deutsche Freiwillige kämpfen für Nationalspanien!

Warum? — Wieso? Gegensätze zwischen der republikanischen Regierung im Fahrwasser von Sowjetrußland und nationalspanischen Männern spitzen sich derartig zu, daß es zu gewaltsamen Auseinandersetzungen kommt. Es bilden sich bei „Weiß" zwei Kampfzentren .

Im Norden:

General Mola mit seinen Navarra-Truppen im Raume von Zaragoza—Pamplona—Valladolid.

Im Süden:

General Queipo de Llano im Raume von Cadiz—Sevilla—Granada mit einigen Soldaten der Falangetruppe.

General Franco steht einsatzbereit an der Spitze der marokkanischen Armee in Tetuan (Afrika). Es bleibt die große Frage: Wie bringt man die Truppen nach Europa? Der Seeweg ist durch die rote Flotte gesperrt.

Franco wendet sich an ein deutsches Haus wegen Organisation von Truppentransporten auf dem Luftwege. Ein Mitglied der deutschen Unternehmung begibt sich sofort nach Deutschland, besorgt sich die „Jus" und sichert sich zugleich die Hilfe deutscher Freiwilliger. In Tetuan wird die „Hisma" gegründet:

Hispano marokkanische A. G.

Fluggesellschaft für Truppentransporte Tetuan—Sevilla.

Mit Hilfe dieser wackeren „Jus" wird diese afrikanische Armee auf europäischen Boden verpflanzt.

Zunächst handelt es sich für die nationalspanische Führung darum, die Vereinigung der weißen Streitkräfte von Nord und Süd herbeizuführen. Dies gelingt. Ein breiter Landstreifen, entlang der portugiesischen Grenze, ist fest in den Händen der Nationalspanier. Zum Obersten Befehlshaber wird General Franco erkoren. Er schlägt sein Hauptquartier in Burgos auf.

Nach diesen glückverheißenden Vorzeichen hofft man, Madrid baldmöglichst einzunehmen und die Nordgrenze von „Rot" freimachen zu können. Die offene Pyrenäengrenze zu Frankreich wirkt sich geradezu katastrophal aus. Von dort fließt „Rot" ungestört neues Material und Personal zu. Wohl gelingt es, die wichtigen Knotenpunkte Irun und San Sebastian zu nehmen, doch dann

kommt der Angriff nicht weiter vorwärts. In den weiten Räumen verlieren sich die Kräfte, der Stoß gegen Madrid von Norden her kann nicht mehr durchgeführt werden.

300 000 nationale Streiter stehen in der Hauptfront vom Mittelmeer bis zu den Pyrenäen. Die Strecke ist 2000 Kilometer lang. Die Nordfront hat eine Ausdehnung von 600 Kilometer. Das sind Zahlen!

Dabei wird der rote Widerstand von Tag zu Tag durch die ihm wohlgesinnten demokratischen Mächte und Sowjetrußland ständig unterstützt. „Weiß" — Nationalspanien — muß erkennen: aus eigener Kraft kommt es zu langsam weiter. So wird auch sein Ruf nach Auslandshilfe stärker. Die deutsche Luftwaffe springt bei; auch das deutsche Heer und die deutsche Marine beteiligen sich.

Die Legion Condor wird marschieren!

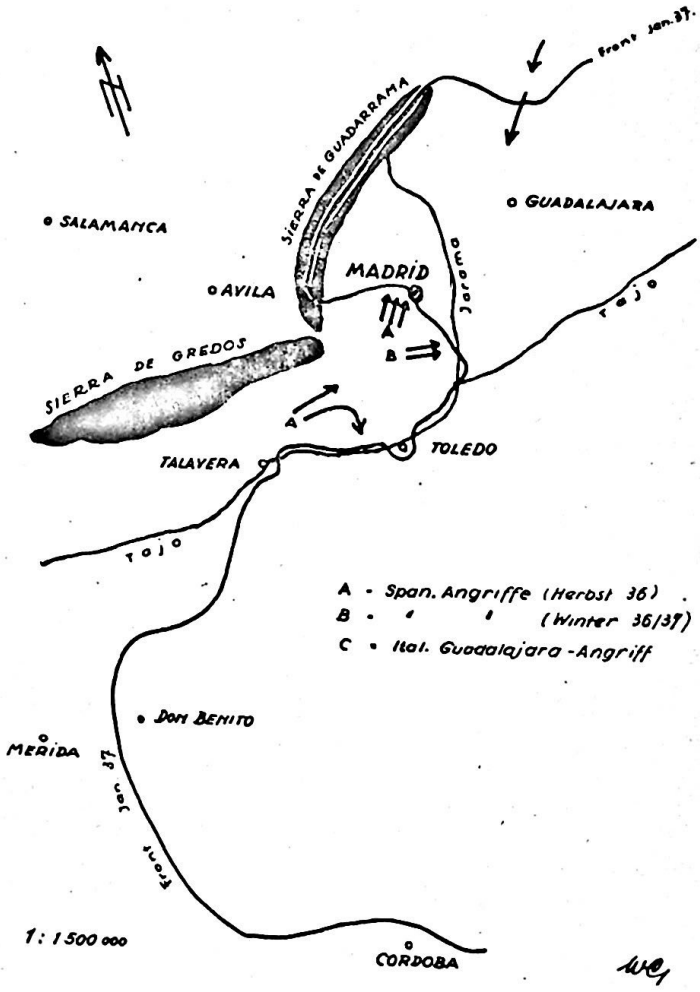
Erste Aufgaben der LC.

Beim Eintreffen der LC. im November 1936 war der raumschaffende Bewegungskrieg an allen Fronten erstarrt. Hinter den sich mehr und mehr festigenden Stellungen baute die nun anlaufende und mit ausländischer Hilfe verstärkte Kriegsindustrie ihre Rüstung auf.

Die nationalen Truppen waren den Tajo aufwärts vorgedrungen und standen dicht vor Madrid, das von den Roten nur noch schwach besetzt war. Durch Vorbereitungen für den Einmarsch der abgekämpften Truppen Francos in die Landeshauptstadt wurde viel Zeit verloren, die die Roten zur stärkeren Besetzung und Befestigung Madrids ausnützten. So stieß der nationale Vormarsch auf heftigen Widerstand und blieb stecken. Der lange Kampf um Spaniens Hauptstadt begann.

Die nach Eintreffen sofort einsatzbereite Legion Condor verlegte ihre Tätigkeit von Sevilla nach Salamanca und Avila sowie in den Raum südwestlich Madrids. Sie griff mit ihrem Kampfverband in den Erdkampf um Madrid ein, bombardierte die Kriegsindustriegebiete im Norden um Bilbao und die chemischen Fabriken im Ebrobogen. Von Melilla in Nordafrika starteten die bombenschweren „Ju 52" mit ihrem ersten Befehlshaber General Sperrle an der Spitze und überflogen das Mittelmeer zum Angriff auf die roten Kriegshäfen bis hinauf nach Cartagena. Aufklärer kreuzten dreihundert bis vierhundert Kilometer über Feindgebiet und brachten wertvolle Ergebnisse.

Kampf um Madrid
Winter 1936/37



Unsere alten „He 51" säuberten mit allem Schneid den spanischen Himmel von roten Fliegern. Die deutsche Flak erwarb sich die ihr gebührende Achtung; harte Arbeit gab es für die Luftnachrichtenabteilung bei Anlage und Ausbau des Nachrichtennetzes.

Im Dezember lebten die Kämpfe stärker auf. Nationale Einzelvorstöße sowie größere, zusammengefaßte Angriffe über die westlichen und südwestlichen Vorstädte von Madrid rannten sich jedoch in Straßenkämpfen fest. Spärliche Geländegewinne forderten schwere, unersetzliche Opfer. Trotzdem wurde an der Absicht, Madrid zu nehmen, festgehalten; mußte man doch glauben, mit dem Fall der Landeshauptstadt den Krieg zu beenden.

Hatte die LC. bisher mit allen Kräften die vor Madrid liegenden Erdtruppen unterstützt, so wandte sich der Kampf nunmehr gegen die feindliche Luftwaffe, die, jetzt mit modernsten russischen und französischen Maschinen ausgerüstet, der eigenen zahlenmäßig und technisch weit überlegen war.

Trotzdem rollten die Angriffe laufend auf die roten Flugplätze um Madrid. Als die Angriffe am Tage wegen der absoluten roten Übermacht nicht mehr möglich waren, wurden die Hauptangriffszeiten in die Nacht verlegt. Bombe auf Bombe krachte auf rote Flugplätze, explodierte auf den drei von der Küste nach Madrid führenden Straßen. Aufreibend waren diese Angriffe, sah man doch keinen unmittelbaren Erfolg. Später erst stellte es sich heraus, daß die Verteidigung Madrids wegen der durch unablässig rollende Angriffe erzeugten Nachschubdrosselung am Erliegen war.

Welche Aufopferung aber hinter diesen zäh durchgeführten Angriffen stand, vermag nur der zu ermessen, der auch die fliegerischen Schwierigkeiten von damals kennengelernt hat.

Es galt nicht nur, mit schweren, langsamen, zunächst noch unzureichend bewaffneten Maschinen gegen einen technisch und zahlenmäßig überlegenen Feind zu fliegen, sondern auch bei jedem Hin- und Rückflug die bis auf fast 3000 Meter ansteigende Sierra de Credos, eine absolute Wetterscheide, zu überwinden. Kaum ein Flug, bei dem die Maschine nicht vereiste — wodurch der Absturz in die wildzerrissenen, menschenleeren Gebirgsketten drohte, — heftige Böen zerrten wütend an den Tragflächen. Mehr als 1000 Meter Sicherheitshöhe über dem höchsten Gipfel der Sierra wurden erforderlich. Jede Überquerung wurde zum Höhenflug mit seinen harten körperlichen Anforderungen. Von Wetterberatung war keine Rede. Die Sierra war ein Faktor, der jede Beratung zunichte machte. Die LC. aber griff an und bewahrheitete den alten Satz, daß es auf den Kerl ankommt, nicht auf die Maschine. Anfang Februar wirkten auch Teile der LC. von Sevilla aus bei der erfolgreichen Offensive auf Malaga mit.

Mit dem Ziel, den Sack bei Madrid abzuschneiden, brach nun im März 1937 ein nationaler Angriff über den Jarama auf Norden und Nordosten vor, dem ein nach Südwesten gegen Guadalajara gerichteter Stoß entgegenkommen sollte.

Da beide Angriffe jedoch nicht gleichzeitig begannen, konnten starke rote Kräfte sich erst gegen die Jamaratruppen wenden und danach den nationalen Angriff bei Guadalajara zerschlagen. Von ihren trockenen Plätzen aus starteten über hundert rote Flugzeuge und vertieften ihren Erfolg durch zahllose Angriffe, während unsere Jäger in ihren versumpften Flugplätzen versanken und tatenlos mit blutendem Herzen dem roten Treiben zusehen mußten. In den nun folgenden roten Gegenangriffen aber konnte die LC. erfolgreich durch Angriffe gegen die Zufahrtsstraßen eingreifen; den wütenden roten Angriffen wurde der Schwung genommen.

Im weiteren Verlauf der Kämpfe um Madrid mußten sich unsere Jäger auch anderen Erfordernissen der Lage, nämlich dem Tiefangriff, anpassen. Mit dieser ungewohnten Angriffsart erzielten sie bald durch freudige Hingabe und hervorragenden Schneid außerordentliche Erfolge.

Nach beiderseitigen großen Verlusten begannen die Kräfte der um Madrid eingesetzten Truppen zu erlahmen. Die Front setzte sich. Pioniere kamen. Die Widerwärtigkeiten des Stellungskrieges begannen.

Der Kampf um den Norden

Das Scheitern der Angriffe auf Madrid zwang zu neuen Entschlüssen. Es mußte gehandelt werden, ehe die Roten zuerst zupackten und den weiteren Kriegsverlauf bestimmten. Wieder wurde der Gedanke aufgenommen, von Vitoria, und nordostwärts davon ausgehend, die Nordfront über Bilbao, Santander, Asturien aufzurollen. Zwar war man sich bewußt, daß auch ein völliger Sieg im Norden den Krieg nicht entscheiden würde. Auf jeden Fall aber würde mit der Beseitigung der Nordfront der Rücken frei, die hier eingesetzte Truppenmasse zur Verwendung auf dem Hauptkriegsschauplatz verfügbar.

Das Gelände hatte ausgesprochen Hochgebirgscharakter, teilweise bis an die Küste heranreichend.

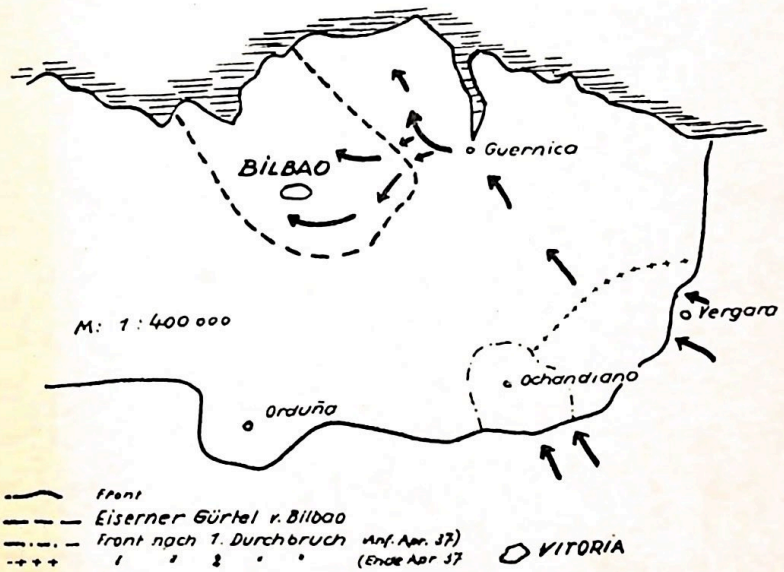
Der nationale Angriff setzte sich zunächst Bilbao als Ziel. In die seit Herbst 1936 liegengebliebenen Stellungen, deren Befestigungen jedoch nicht genügend vorwärtsgetrieben waren, rückten die Navarra-Truppen und bildeten mit ihren sechs Brigaden einen

Viertelkreis um Bilbao. Die Roten hatten jedoch die Zeit genützt. Jede arbeitsfähige Hand war, oft mit rücksichtsloser Gewalt, zu Befestigungsarbeiten herangezogen worden. Ein System von Betonbunkern, Maschinengewehrstellungen, verdrahteten Flankierungs- und Riegelanlagen, die die Berge fast unersteigbar machten, umschloß Bilbao in einem festen Ring.

Die LC., die sich hier nunmehr mit allen Kräften einsetzte, verlegte ihre Verbände nach Burgos und Vitoria, dem Sitz des Divisionsstabes Navarra. Alle Vorbereitungen waren getroffen, als am 31. März 1937 der nationale Angriff von Vitoria auf Ochandiano einsetzte. Die roten Bergstellungen mußten zuerst fallen. Da die nationale Artillerie aber nicht genügend zu wirken vermochte, richteten sich unzählige Bombenangriffe gegen die natürlichen Festungen. Aus Handgranatenwurfweite sprühten die Maschinengewehrgarben unserer zum Tiefangriff herabstoßenden Jäger und entschieden den Infanteriekampf. Besondere Wirkung erzielte die Flak im Erdbeschuß, den sie mit hoher Feuergeschwindigkeit und enormer Treffsicherhiet weitreichend in die feindlichen Bereitstellungen

Durchbruch an der Nordfront

April/Juni 1937



hineinführte, unterstützt von rollenden Bombenangriffen. Schwierig war die Orientierung aus der Luft; hieß es doch, einzelne Berge und Hänge an Hand fast unbrauchbarer Karten aus dem Felsgewirr herauszufinden.

Vier Tage später war die Straße Vitoria—Bilbao bis Ochandiano „weiß".

Umgruppierung! Neuer Artillerieaufmarsch! Von Vergara her neuer Durchbruch. Ungünstiges Angriffsgelände bot den Roten die beste Hilfe. Einsetzendes Schlechtwetter hielt unsere Flieger am Boden fest. Der Rote holte an Artillerie heran, was vorhanden war, und unterband den weiteren Vormarsch. Hin und her wogte der Kampf. Als das Wetter sich besserte, galt der Kampf der LC. der roten Artillerie, die derart erschüttert und ausgeschaltet wurde, daß die nationale Infanterie die rote Front ins Wanken und am 25. April zum Zusammenbruch bringen konnte.

Nunmehr war die Front im Südosten von Bilbao auf fünfundzwanzig Kilometer aufgerissen. Der neue Vorstoß in Richtung Nordwest auf Guernica unter besonderem Einsatz der Luftstreitkräfte drängte die Roten um zwanzig Kilometer bis in die Höhe von Guernica zurück.

Jetzt ging es nach Westen direkt auf Bilbao. Die rote Fliegerei wurde auf ihren Flugplätzen angegriffen, feindliche Jäger nach und nach abgeschossen. Täglich dreimal griffen die Kampfflugzeuge mit großer Treffsicherheit an. Die Roten aber befestigten heftig. Nur Bomben allerschwersten Kalibers konnten da helfen. Auf diese Bombenangriffe war der gesamte Vorstoß abgestimmt. Da setzte Schlechtwetter ein. Es war zum Verzweifeln! Um jeden Preis mußten die Flieger her!

Vom Legionsgefechtsstand, der in vorderster Linie lag, wurde der Einsatz nunmehr selbst in allen Einzelheiten geleitet. Die Flugzeuge wurden im Blindstart einzeln vom Platz geholt, griffen an und landeten auf irgendwelchen Plätzen an der Front. Mit Wetterbesserung war die Krise überwunden. Bald waren die Vorstellungen genommen. Die Hauptstellung aber stand. Nun schossen die leichten Batterien unserer Flak ihre Sprenggranaten in die Sehschlitze der Bunker, die fluchtartig geräumt wurden. Ein roter Nachtangriff brach auf dreißig Meter und Nahkampfentfernung im 2-Zentimeter-Feuer zusammen. Die Hauptstellung wurde genommen.

Der Durchbruch war restlos gelungen. Unter den rollenden Bombenangriffen hatten die zweiundzwanzig roten Batterien

während des zwei Tage währenden Durchbruchs durch den „Eisernen Gürtel" nur wenige Schüsse abgeben können.

Bilbao wurde am 19. Juni von Nordosten her besetzt. Verfolgt von Flakfeuer und Bombenangriffen, zogen die Roten nach Westen ab und bildeten fünfzehn Kilometer westlich Bilbao eine neue Abwehrfront.

Für Rotspanien war der Fall Bilbaos ein schwerer moralischer Schlag, war doch sein „Eiserner Gürtel" in überraschend kurzer Zeit zerschlagen worden.

Der Nordostteil der Nordfront war befreit. Die LC. setzte sich mit aller Macht für ein weiteres Vorgehen zur endgültigen Bereinigung des Nordens ein. Auch die italienischen Kräfte waren jetzt vollzählig dabei. Anfang Mai war der Aufmarsch beendet. Es konnte losgehen! Der Plan sah vor: Vormarsch an den Straßen von Burgos und Palencia auf Santander und von Bilbao aus nach Westen. Der Angriff stand unmittelbar bevor. — Da griffen die Roten zu dem sich bewährenden Mittel der Entlastungsoffensive.

Brunete

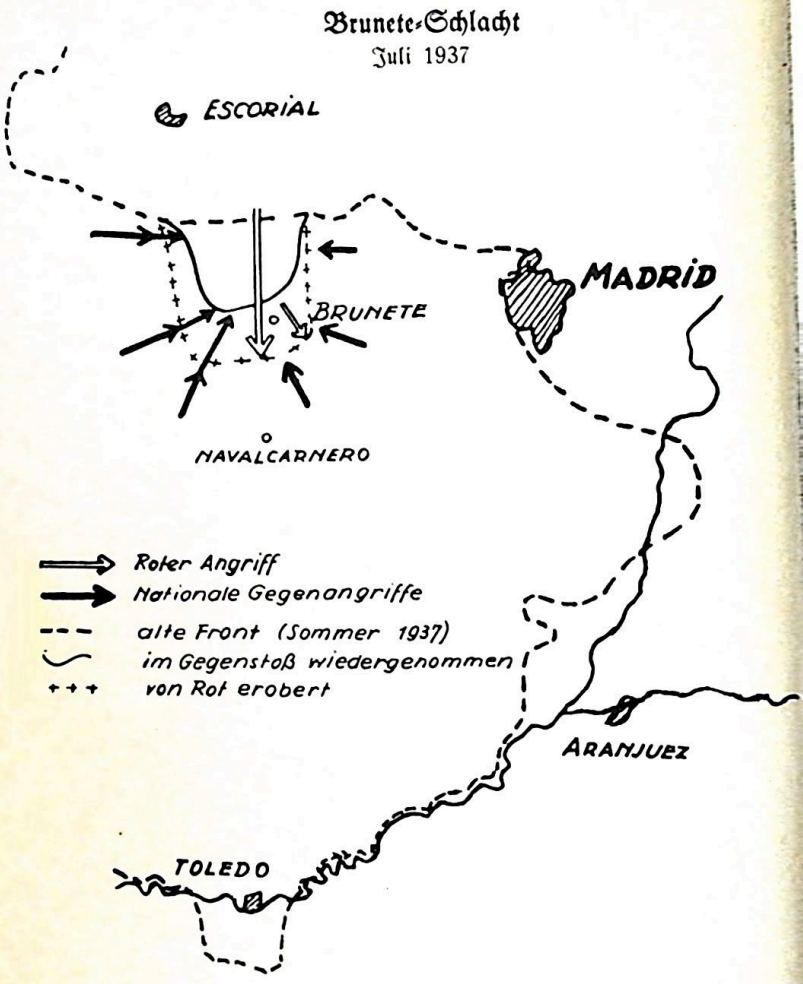
Westlich Madrid stießen starke rote Kräfte in Richtung Navalcanero bis zu dem Dorf Brunete vor, die rückwärtigen Verbindungen der nationalen Madrid-Front bedrohend. Sollte der moralische Erfolg von Bilbao nicht verlorengehen, mußte bei Brunete schleunigst geholfen werden.

Achtzehn Kilometer Tiefe schon hatte der rote Vorstoß erreicht. Stündlich konnte die Front erliegen.

In aller Eile wurde die LC. in die altbekannte Gegend von Madrid verlegt. Die fliegenden Verbände wurden, wie sie gerade verfügbar waren, in den Kampf geworfen und erzielten gute Wirkung gegen Bereitstellung, Artillerie und Angriffstruppen. Die derart unterstützte nationalspanische Infanterie konnte den Stoß abfangen. Der rote Angriff blieb stecken.

Der Gegner hatte starke modernste Fliegerkräfte, neueste Flak-Artillerie eingesetzt. Verluste traten ein.

Am 18. Juli begann der nationale Hauptangriff bei glühender, unerträglicher Hitze. Unverminderter roter Widerstand jedoch stoppte den Angriff. Einzelunternehmungen erschöpften die Kräfte der Angriffstruppen. Rote Bomber griffen unentwegt die nationalen rückwärtigen Verbindungen an. Die Jäger sahen sich stets weit überlegenen Schwärmen roter Angreifer gegenüber. Unten auf der



Erde lag der Angriff auch schon wieder fest. Es war eine gefährliche Krisenzeit.

Am 24. Juli wurde der Angriff erneut aufgenommen, mit dem Ziel, den Gegner derart zu schwächen, daß er seine eigenen Angriffsabsichten aufgeben mußte.

Im unübersichtlichen Gelände blieb der Angriff nicht nur nach hundert Metern liegen, sondern ein roter, groß angelegter Gegenstoß

warf die nationalen Bataillone nach Westen wieder in ihre Ausgangsstellungen zurück. Dafür aber fiel Brunete, gegen das die Roten am nächsten Tage wütend anstürmten.

Nunmehr wurde am 25. Juli die gesamte nationale Fliegerwaffe, deutsche Flak und Artillerie im dreimaligen Angriff gegen die in engen Tälern versammelten roten Truppen und Tanks eingesetzt. Ungeheuer war die Wirkung! In die Zusammenballungen krachten die 250-Kilogramm-Bomben. Schlagartig brachen die roten Angriffstruppen zusammen, strömten zurück. In die zurückflutenden Haufen jagten die Maschinengewehrgarben und Splitterbomben der deutschen „He 51"-Staffeln, zerschlugen in fünfmaligem Angriff den letzten roten Widerstand. Nächtliche Bombenangriffe vergrößerten den Wirrwarr zur Panik. Die rote Führung bestätigte den Verlust von 30 000 Mann durch die am 24. und 27. Juli eingesetzte Luftwaffe, bei der die LC. den Hauptanteil hatte.

Mit diesem Erfolg war das Ziel erreicht. Die Angriffe konnten eingestellt, der Krieg im Norden wiederaufgenommen werden.

Der Stoß gegen Santander

Der alte Angriffsplan gegen Santander wurde wieder hervorgeholt und nach manchen Schwierigkeiten am 14. August in die Tat umgesetzt. Rechts von der spanischen Angriffstruppe, die von der LC. unterstützt wurde, gingen die Italiener vor und hatten ihren vollen Anteil am Erfolg. Durch geschickte, für „Rot" unvermutet angesetzte Angriffe von Westen, Südwesten und Süden auf Reinosa und etwas später ostwärts der Straße dorthin konnte Reinosa schon am zweiten Angriffstage genommen und große Mengen Gefangene gemacht werden. Laufender Einsatz der Kampfflugzeuge auf Bergspitzen und Hangstellungen verhinderte das Setzen des zurückgehenden Gegners. Der während vier Schlechtwettertagen stockende Vormarsch kam mit Wetterbesserung und neuem Einsatz der LC. wieder in Fluß.

Nach hartnäckigen Kämpfen wurde endlich am 25. August die Küste erreicht, am 26. Santander besetzt. 70 000 Gefangene und große Mengen Kriegsmaterial fielen in nationale Hand.

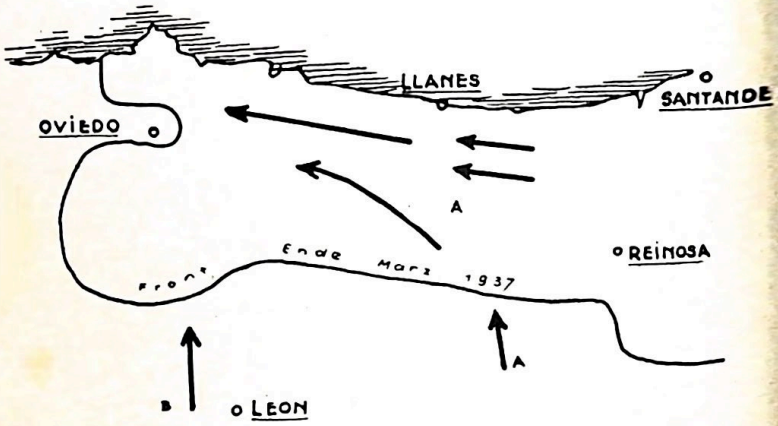
Das Ringen um Asturien

Der Krieg war im Fluß. Es galt, den Rest, Asturien, zu erobern. Ähnlich wie bei Brunete griff der Feind zu seinem „Allheilmittel",

der Entlastungsoffensive. Südwestlich Zaragoza brachen Kräfte der roten Zentralfront bei Belchiti ein und drangen dreißig Kilometer weit vor. Ihre Absicht, den nationalen Nordfeldzug wiederum zum Abbruch zu bringen, schlug jedoch fehl, denn von nationaler Seite aus wurden Truppen aus der Madrid-Front genommen und mit Teilen der LC. auf Belchite eingesetzt. Im übrigen ging der Krieg im Norden weiter. Träger des Kampfes waren das Korps Navarra und die LC. im Osten, das Korps Aranda im Südwesten.

Feldzug in Asturien

August/Oktober 1937



A - NAVARRA-KORPS in Asturien (Sommer 1937)
B - Angriff GEN. ARANDA

Die Masse des Korps Navarra stieß an der Küste vor und stand bald 50 Kilometer westlich Santander. Bisherige Kriegserfahrungen hatten gelehrt, daß die fliegenden Einheiten der Legion nur dann voll wirksam wurden, wenn ihr Einsatzhafen im gleichen Wettergebiet wie der Ort der Kampfhandlungen lag. Trotz kleiner, fast ungeeigneter Flugplätze wurden die Verbände auf mehrere Plätze bei Santander verlegt.

Das Gelände bestand aus schroffen, oft fast unersteigbaren Höhen, die bis zu 2500 Meter hochragten. Bis in die tiefeingeschnittenen Flußtäler spülten die Gezeiten der Biskaya. Senkrechte Schründe

wurden von langen, hohen Brücken überspannt, die, von den Roten zerstört, den Vormarsch der Navarra-Truppen stets nach wenigen Kilometern hemmten. Im September richtete sich der Kampf weniger gegen den zähen asturischen Gegner als gegen die Hindernisse gesprengter Brücken. In dieser Zeit fand die LC. ihre Ziele in Angriffen gegen die Häfen Gijon und Aviles, gegen Verkehrseinrichtungen und Straßenkreuze weit hinter der Front.

Bei Llanes gelang es den Roten, sich in stark befestigten, verdrahteten Gebirgsstellungen einzunisten. Doch stärkste Angriffe der LC. halfen auch hier. Der Gegner räumte panikartig seine Stellungen. So ideal bot sich das Gelände dem roten Verteidiger an, daß nur wenige Maschinengewehre genügt hätten, um den nationalen Angreifer zu zwingen, Artillerie in Stellung zu bringen, Fliegerkräfte einzusetzen und Nachrichtenverbindungen vorzubauen.

Inzwischen war der Angriff von Süden her in Richtung Gijon losgebrochen und hatte die rote Front auf die Hochgebirgskämme zurückgedrückt. Als nun der feindliche Widerstand noch nicht erlahmte, setzte seitens der LC. rücksichtsloser Kampf ein. Unter den starken, täglich mehrfach wiederholten Angriffen auf jeden erkannten Gegner — ganz gleich, wo er sich befand — zerbrach der Widerstandswille des Feindes. Auf schleunigst herbeigeholten Schiffen entwichen die roten Anführer, Asturien Francos Truppen überlassend.

Teruel

Der erfolgreich beendete Feldzug im Norden gab dem Gedanken Raum, es nun noch einmal mit der Eroberung von Madrid zu versuchen. Der weit in weißes Gebiet hineinragende Frontsack, im Norden von dem langgestreckten Gebirgszug der Guadarama und Somosierra begrenzt, wurde im Raum um Guadalajara zum Schauplatz kommender Kämpfe bestimmt.

Am 11. November 1937 begann die LC. mit der Verlegung ihrer Verbände in die Gegend von El Burgo de Osma und Almazán. Die allgemeine Umgruppierung der nationalen Truppen zum Stoß auf Guadalajara verbrauchte viel Zeit, waren doch die Verkehrsverbindungen unzureichend und überlastet, die Straßen vereist und verschneit.

Da glückte dem Roten wieder ein Ablenkungsversuch. Am 16. Dezember 1937 durchbrach er die Front bei Teruel und hatte zwei Tage später die Stadt völlig eingeschlossen, ohne sie jedoch

Vergeblich stürmte die nationale Infanterie am 6. Januar 1938 gegen die Höhen ostwärts der Stadt an. Mit schweren Verlusten wurde sie abgewiesen. 300 der tapferen Verteidiger erreichten anderen Tags die eigene Linie. Der Rest aber ergab sich am 8. Januar 1938 dem erbarmungslosen Feinde. Der Versuch, Teruel zu entsetzen, mußte aufgegeben werden.

So war den Roten nicht beizukommen. Der schmale, auf Teruel führende Arm mußte erweitert und der Angriff von Nordosten an die nun vom Gegner heftig verteidigte Stadt herangetragen werden.

Inzwischen hatte die Führung der Legion gewechselt. General Volkmann war nun der Befehlshaber.

Im letzten Januardrittel bezog die LC. Quartier im Raum um Alfaro. Bei der nun einsetzenden Alfambraoffensive folgte ein Bombenangriff dem anderen. Zäh verteidigte feindliche Stellungen zerbröckelten unter unablässig heranbrausenden Bombenreihen. Aus Teruel schlugen die Flammen. Rote Flakbatterien schossen wie wild und bedeckten den Himmel mit einem Schleier zerfließender Sprengwolken.

Der 5. Februar 1938 sah unsere Truppen im Alfambratal und den gleichnamigen Ort genommen. Nach einer Schlechtwetterperiode stießen die Kolonnen des Generals Aranda am 18. Februar 1938 im Alfambratal auf Teruel vor, bestens unterstützt von der LC. Einen Tag später traten die Sturmtruppen an und rissen die Höhen Santa Barbara und Cimenterio aus den Händen der roten Milizen. Am 20. Februar 1938 bereits tobten heftige Straßenkämpfe in der Stadt. Am 21. war sie, ein Trümmerhaufen, wieder in weißem Besitz. Noch einige weitere Höhen wurden genommen, die Front nach Süden und Südwesten ausgeweitet.

Süd-Ebro

Ostwärts von Zaragoza, in einem Bogen von rund fünfzehn Kilometer Radius um diese Stadt, zog sich die Front hin. Mit den bei den Teruelkämpfen eingesetzten Truppen sollten die Roten aus dem Süden Zaragozas verdrängt und auf das linke Ufer des Ebro verwiesen werden. Am 9. März 1938 stieß das nationale Heer auf Feindwiderstand an der Straße Cariñena—Belchite; dort stand, heftig Widerstand leistend, die aus deutschen Emigranten bestehende internationale Brigade! Jedoch konnte letzterer Ort am nächsten Tage wieder in eigenen Besitz gebracht werden. Unaufhaltsam ging es nach Osten und Südosten weiter. Am 13. März fielen Hijar,

Calanda und Alcañiz. Nach weiteren zwei Tagen schon standen die nationalen Truppen westlich vor den Toren von Caspe. Mit der Einnahme dieser Stadt waren die für diesen Abschnitt gesetzten Ziele erreicht. Die Kampfhandlungen wurden in den Norden von Zaragoza und über das linke Ebroufer verlegt.

Nord-Ebro

Am 23. März 1938 begannen die Kämpfe. Von Almudévar aus brachen die weißen Bataillone nach Osten vor, nach weiteren zwei Tagen war das Gelände um Huesca befreit. Auch der nordwestlich dieses Ortes gelegene Friedhof konnte endlich genommen werden. Hier hatten die Roten sich über ein Jahr halten können, indem sie die Leichen aus den Grabkammern gerissen und sich selbst darin einquartiert hatten.

Weiter ging der Vormarsch in breiter Front. Barbastro und Sariñena wurden Etappen auf dem Wege zum Segre. Am 29. März stand die Front zehn Kilometer westlich Lerida, das eine Woche später fiel. In dem Gelände vor Fraga spielten sich noch heftige Kämpfe ab. Groß waren die Leistungen der Luftnachrichtentruppe, die Kilometer auf Kilometer sichere Nachrichtenverbindungen herstellte. In den letzten Märztagen noch sprengten die roten Zerstörungstrupps einen Staudamm des Rio Cinca, dessen entfesselte Flutwellen die schnell errichteten Notbrücken hinwegrissen. Aber dann stand die Front von der französischen Grenze bis Mequinenza mit gesicherten Brückenköpfen bei Tremp, Balaguer und Seros.

Der Durchbruch zum Mittelmeer

Aus der während der Kämpfe um den Süd-Ebro vorgeschobenen Front stießen die nationalen Truppen nun in allgemeiner Richtung Südost auf das Mittelmeer vor: von Caspe die Division Baliño und Kavallerie auf Gandesa in den Ebrobogen, die Italiener von Alcañiz auf Valderobres, das Korps Aranda von Montalban auf Morella und San Mateo. Bei Morella machte sich ernsthafter Widerstand bemerkbar, der jedoch mit vereinigten Kräften der Erdtruppen und der nationalen Luftwaffe zum baldigen Erliegen gebracht wurde.

Von Gandesa aus wurde der ganze Ebrobogen gesäubert und danach die hier eingesetzten Angriffstruppen über weiter zurückliegende Straßen zum Mittelmeer nachgezogen. Die Italiener

ſtanden mit ihren Truppen und vielen motoriſierten Abteilungen in dem ſchwierigen Berggelände und mußten, über Morella ausholend, von Süden her an den Ebro heranſtoßen.

Aranda aber drang auf San Mateo vor, zerbrach den dort auftretenden roten Widerſtand und erreichte am 15. April unter dem Jubel ſeiner Soldaten bei Vinaroz und Benicarlo das Mittelmeer. Die Diviſion Valiño vergrößerte den Einbruchskeil nach Norden bis zur Ebromündung.

Nunmehr wandte ſich der Blick nach Süden. Nach Umgruppierungen wurde der Marſch auf Caſtellón aufgenommen. Die CL. hatte inzwiſchen auch ihre Standorte geändert und lag nun um Zaragoza und in La Cenia. Ihre Unterſtützung galt wiederum dem Korps Aranda, das aus der Linie Morella—San Mateo nach Südoſten vorging. Aus dem Raum oſtwärts Teruel nahmen auch die Kräfte des Generals Varela Front nach Süden ein. Die Italiener ſtanden bei Cella bereit. Hier und vor dem Korps Varela leiſteten die Roten erbitterten Widerſtand. Im Mai aber rückte die Front auf der ganzen Linie ſtetig vor. Der Verſuch, am 13. Juni Caſtellon von Benicaſim her zu nehmen, ſcheiterte zunächſt. Nach zwei weiteren Tagen jedoch fiel die Stadt. Am Ende des Monats wurden Onda und Bechi im Süden und Südweſten beſetzt.

Mit Beginn des Juli ſtanden die vorderſten nationalen Linien bei Rules auf der Straße nach Sagunto. Heftige Kämpfe tobten in der Sierra da Eſpadan.

Der Marſch auf Valencia konnte beginnen.

Ebro-Abwehrkämpfe

Die nationalen Mittelmeerſtreitkräfte waren eben dabei, den zwiſchen Zentral-Rotſpanien und Katalonien getriebenen Keil über Sagunto auf Valencia zu vergrößern, als der Gegner zur Entlaſtung des gefährdeten Valencia mit einer Gegenoffenſive anſetzte und in der Nacht vom 24. zum 25. Juli 1938 den Ebro zwiſchen Amposta und Mequinenza an mehreren Stellen überſchritt. Die ſchwachen Sicherungskräfte wurden zurückgedrängt und konnten erſt am Abend des 25. Juli nach eingetroffener Verſtärkung den roten Vorſtoß zum Stehen bringen. Rot hatte ſeine beſten Truppen eingeſetzt, darunter auch die internationalen Brigaden Liſter und Campeſino.

Aus der Art und Menge der eingeſetzten Einheiten ging hervor, daß das rote Oberkommando mehr beabſichtigte als eine reine Ent-

lastungsoffensive. Daher wurde die nationale Offensive auf Valencia abgebrochen und alle verfügbaren Kräfte, einschließlich der LC., auf den Ebrobogen konzentriert. — Das Gelände war für den Angreifer ungeheuer schwierig, während es sich dem roten Verteidiger als natürliche Festung darbot. Auf beiden Seiten waren große Mengen von Maschinenwaffen und Artillerie eingesetzt. Die nationale Luftwaffe erkämpfte sich sofort, trotz starken Einsatzes roter Jagd- und Flakabwehrkräfte, die Luftherrschaft (wobei unsere Messerschmidt ganz hervorragenden Anteil hatte) und konnte dann mit ihren Kampfverbänden als „schwere Artillerie" auf die noch mit Beton verstärkten roten Bergstellungen wirken. Ihre Ziele lagen oft nur hundert Meter vor der eigenen ersten Linie. Man muß sich einmal vorstellen, was es heißt, in schwerstem feindlichen Flakfeuer und oftmals gleichzeitigem Angriff von sechzig bis siebzig roten Jägern unbeirrt gleichmäßige Anflüge zum Bombenangriff durchzuführen! Die von der LC. eingesetzte Flak schoß mit vollem Erfolg sowohl auf Luftziele als auch auf Betonbunker, Bereitstellungen und feindliche Batterien. Es war ein sehr blutiges Ringen um jeden Zentimeter Erde.

Über fast vier Monate dehnte sich dieser Stellungskrieg aus. Ein Krieg, der nicht nur gegen den roten Feind, sondern auch gegen die Gluthitze der steinernen Hölle um Venta de Camposines und gegen die Millionenheere der Aasfliegen geführt werden mußte.

Sechs nationale Vorstöße scheiterten an der Ungunst des Geländes. Die Verluste wuchsen auf viele Zehntausende bei Weiß und Rot. Immer wieder schleppte der Feind Menschen und Material über den Ebro heran. Die am Tage von der nationalen Luftwaffe zerstörten Brücken wurden nachts notdürftig wieder ausgebessert oder durch neue Schnellbrücken ersetzt. Die durch Ablassen eines Stausees am Oberlauf des Segre erzeugte Flutwelle spülte Pontonbrücken und Stege davon. Am anderen Tage waren neue geschlagen. Es war schon ein Krieg des Materials!

Tag für Tag flog unser Aufklärer den Ebro ab, um Veränderungen mit Auge und Bildgerät festzustellen, wobei er von einer roten Flakbatterie zur anderen „weitergereicht" wurde. —

Der Stoß des siebenten Angriffs nach Südosten lief parallel zum roten Stellungssystem, erreichte zunächst die berüchtigte Sierra de Caballs und ging weiter auf Pinell. Der Südteil des Bogens wurde genommen. Nach einer Schwenkung auf Nordosten gelangte Mora de Ebro und später Asco in nationale Hand. Die blutgetränkten Höhen von Fatarella wurden erobert, und endlich mit

Kampf um den Ebro-Bogen

Die abschnittweise Zurückeroberung vom 25. 7. bis 16. 11. 1938

der Einnahme von Flix, am 16. November 1938, der gesamte Ebrobogen von den Roten befreit.

Ein jedes Fleckchen dieses hart umkämpften Raumes aber ist ewiger Zeuge von Angriffsgeist und Einsatzbereitschaft der LC.

Katalonien-Offensive

Die roten Katalonienstreitkräfte hatten in den fast vier Monate währenden Stellungskämpfen im Ebrobogen rund 75 000 Mann verloren und waren somit sehr geschwächt. Was lag näher, als diese Schwäche auszunutzen, kräftig ausholend nachzuschlagen und ganz Katalonien zu befreien! Denn mit dem Fall dieser Provinz kam nicht nur der bedeutendste und reichste Teil Spaniens in nationale Hand, sondern es wurde auch der laufende Nachschub von Kriegsmaterial und Lebensmitteln über die spanisch-französische Grenze endgültig unterbunden.

So wurde also die neue Offensive sorgfältig vorbereitet und beschleunigt eingeleitet. Tage vorher war im Bereich des Korps Marroqui an der Ebromündung ein Täuschungsmanöver hauptsächlich durch Angriffe der nationalen Luftwaffe sowie durch eine großzügig angelegte Funktäuschung durchgeführt, das den Feind veranlaßte, stärkere Kräfte vom Nordteil der Front abzuziehen und vor das AK. Marroqui zu werfen. Am Vortage des Weihnachts-Heiligabends donnern Hunderte von Geschützen am Segre zwischen Seros und Tremp. Tausende von Bomben krachen auf die sehr stark befestigten Stellungen des Feindes. Sechs Armeekorps mit neunzehn Divisionen treten an.

Der Einbruch gelingt bei Seros, Balguer und Tremp. Durch Nebel, Schnee, den ausgesprochenen Gebirgscharakter und die Wegelosigkeit des Geländes beeinträchtigt, geht es aber im Norden recht langsam weiter. Im Süden jedoch werden Mayals, Granadella, Ulldemolins und Montblanch genommen. Namen, eng verbunden mit dem aufopferndsten Einsatz der Legion Condor.

Der Feind ist im Laufen. Die Luftnachrichtenabteilung weiß ein Lied davon zu singen. Unaufhörlich rollen die großen Lastkraftwagen mit den schwarzen Kabelrollen heran. Über gesprengte Brücken, völlig zerstörte Straßen läuft der „Otto", das dicke Gummikabel, wird auf die höchsten Berge geschleppt, ringelt sich um mächtige Felsblöcke und endigt am Gefechtsstand der Legion, der stets in vorderster Linie liegt. Und liegt das Kabel endlich, zerreißt ein darüberrollender Tank die Verbindung, Muffen werden getrennt, Sabotage ist mit Messer und Hacke am Werk. Störungssucher — ein hartes Brot! Der bereit gehaltene Funktrupp springt ein. Endlich ist wieder Drahtverbindung da. Einen Augenblick nur verschnaufen! Da — wird der Gefechtsstand vorverlegt. Bauspitze voraus! Das Spiel beginnt aufs neue. . .

Die rote Entlastungsoffensive an der Estremadurafront und bei Madrid bricht schnell zusammen, ohne Rot-Katalonien Erleichterung gebracht zu haben. Von Feldbefestigungen ist trotz heftiger Versicherungen roter Sender und Zeitungen nichts zu finden. Weiter geht's über Montblanch und Valls auf Tarragona. Die Roten hasten fluchtartig zurück. Die nationale Artillerie vermag ihr kaum zu folgen. Jedoch unsere Flak steht wie immer als erste vorn. Ihre Granaten wühlen sich in die Reihen der Fliehenden oder krepieren mit Zeitzünder nur meterhoch über ihren Köpfen mit entsetzlicher Wirkung. Die leichten Batterien gehen zeitweise vor der ersten Infanteriesturmwelle vor — sie hängen ihre Geschütze einfach an vorgehende Tanks an — und feuern ihre Sprenggeschosse auf Nahkampfentfernung in die geballten Haufen der Roten. Da bricht jeder Widerstand zusammen!

Am 15. Januar 1939 wird mit der Einnahme Tarragonas zum zweiten Male in diesem Kriege das Mittelmeer erreicht. Keine Pause gibt es für Mensch und Material. Schnell zusammengestellte Radfahrer-Bataillone und motorisierte Abteilungen heften sich dem zurückgehenden Gegner an die Fersen. Barcelona ist das nächste Ziel. Von Süden und Südwesten rücken die Korps Marroquí und Navarra an, von Westen stößt das CTV. vor mit seinen starken motorisierten Einheiten.

Prahlerisch verkündet die rote Katalonien-Regierung das Zerschellen der Invasoren und Rebellen an der „zweiten Maginot-Linie" zwischen Igualada und Manresa. Nichts ist zerschellt als ihre eigene Widerstandskraft, da auch diese „Widerstandslinie" nur Bluff ist.

Weiter geht's! Tag und Nacht rollen die Bombenangriffe auf Hafen und Zufahrtsstraßen von Barcelona. Am 26. Januar fällt Barcelona.

Mit der Einnahme der Hauptstadt Kataloniens in Verbindung mit dem ständigen Vorrücken auch auf dem Nordflügel (Korps Maestrazzo und Urgel) ist nunmehr das Rückgrat des roten Widerstandes gebrochen. —

Für vier Tage verschluckt die Großstadt zwei Armeekorps vollständig. Das CTV. geht derweilen weiter vor. Auch die Nordgruppe eilt, soweit es die wegelosen, tiefverschneiten Pyrenäen zulassen, nach Nordosten auf die französische Grenze zu, um schnellstens den Rückzug des roten Heerhaufens nach Frankreich abzuschneiden. Die rote „Regierung" geht von Gerona auf Figueras zurück, von wo sie schließlich nach Frankreich und Valencia flüchtet. Am 9. Februar endlich erreichen die siegreichen Soldaten Francos nach endlosen Märschen die französische Grenze. Fast hunderttausend Rote werden gefangen; der Rest flieht nach Frankreich. — Katalonien aber ist frei.

Erste große Franco-Parade

Barcelona, 21. Februar 1939. Die Millionenstadt quirlt. Parade vor dem Generalissimus. — Barcelona hat Festkleidung angelegt: Seid gegrüßt, ihr Kämpfer der Nordarmee, die ihr uns von dem roten Joch befreit habt! — Musik — Fahnen — Teppiche — Stickereien — Plakate — Blumen — Tücher.

Und dann ziehen sie vorbei, die Kolonnen: zu Fuß — motorisiert — zu Pferd — zur Luft — Spanier — Italiener — Deutsche. — — Deutsche? — Jawohl! Das sind die deutschen Freiwilligen der Legion Condor! — Sie haben Haltung! — Sie gefallen! — Man klatscht! — Stundenlang dauert der Vorbeimarsch. —

Und der Orient entfaltet seine Pracht. Tolle, bunte Bilder. Nach der Parade sind die Truppen dienstfrei. — Die Sieger werden gefeiert. Barcelona scheint ein Heerlager. — Soldaten — Mädchen und Wein. Babylonisches Stimmengewirr, — Barcelona hat wieder lachen gelernt.

1. März 1939

Nach der großen Parade gruppieren sich die weißen Streitkräfte um. Die Legion Condor versammelt sich bei Zaragoza.

1. März 1939, Tag der deutschen Luftwaffe in Spanien. — Der letzte?? — Sicher!! — Er wird festlich begangen:

Auf dem Flugplatz bei Zaragoza sind die Flugzeuge und Formationen angetreten. Deutscher Präsentiermarsch klingt auf. — Dann spricht der letzte Befehlshaber der Legion Condor — General Freiherr von Richthofen. — Eine Minute des Schweigens. — Gedenken der Toten! — Dann knallen deutsche Soldatentritte auf dem harten Flugplatzboden. Deutscher Parademarsch! Tempo 114 — zackige Marschmusik. — Es ist Deutschland.

Finale

Die folgenden Märztage sind mit Arbeit gefüllt.

Franco holt zum letzten großen Schlag gegen Rot aus. Bald steht die Legion Condor zum Einsatz bereit: Beiderseits der Linie Avilla—Toledo. Wann geht's los? — Wo wird der Hauptstoß erfolgen? — Wie sieht's bei den Roten aus? — „Drüben gehen die Gewehre in den eigenen Reihen gegeneinander los". — Trotzdem: bereit sein ist alles!

So naht der 27. März 1939: Der Tag der Offensive — hoffentlich der letzten. 26. März 1939: Die letzten Befehle werden gegeben. In den Mulden hinter den Stellungen bietet sich ein herrliches Bild: Die Angriffstruppen liegen im Biwak. Spanier — Italiener — „Morros" — Lagerfeuer flammen auf . . .

Am nächsten Morgen, 5.30 Uhr. — Die Gefechtsstände sind besetzt. Die Grabeninfanterie versucht eine spärliche Morgentoilette, Frühstück wird gefaßt, und die wenigen Habseligkeiten werden verstaut . . .

6.00 Uhr. Das Gekrache geht los. Drüben in der gegnerischen Stellung steigen die Staubfontänen hoch. — Die Kampfstaffeln der LC. rauschen heran. Reihenwurf! — Mit Donner und Blitz wühlen sich die Bomben in den Erdboden. Grausame Perlschnüre aus Eisen und Sprengstoff. Dazu bläffen die Grabengeschütze auf die schmalen MG.-Schlitze der „anderen Seite". —

Dazwischen peitscht Leuchtspur der leichten Flak, und weiter bersten Granaten und Schrapnells, eine Stunde — zwei Stunden —

8.00 Uhr: Das Wirkungsschießen beginnt. — Keine Gegenwehr.

9.00 Uhr: Die Infanterie tritt zum Sturm an. Raus aus den Gräben! — Panzer stoßen vor. —

Die Stäbe beobachten den Vormarsch: die Panzer sind längst durch Arges durchgestoßen. Wo stecken sie? — Die Infanterie

schwenkt bereits nach Südwest-West ein. — Der Artillerie wird Stellungswechsel befohlen. — Der Gefechtsstand der Legion Condor wird auf Höhe 945 in die Sierra de Nambroca vorgeschoben. Die Ebene ist breit zu übersehen. Einzelne rote Trupps und Fahrzeuge der Roten verschwinden in dem acht Kilometer entfernten Ort Ajofrin. Es ist klar: die Roten geben auf.

Die Abendmeldung besagt: Rot leistet keinen ernsthaften Widerstand mehr. Für den nächsten Morgen wird der Gefechtsstab vom Ostausgang des Ortes Mora, dreißig Kilometer südöstlich Toledo befohlen, von wo aus im weiteren Vormarsch nach Osten der neue Gefechtsstand festzulegen ist.

Der Krieg ist aus

28. März 1939. —

Vom letzten Gefechtsstand der Legion Condor auf einer der Höhen der Sierra de Manzaneque begleitet ein Wagen des Stabes den Vorstoß der Panzer auf die Straße Mora—Tembleque. Um 10.00 Uhr wird der Vormarsch von Mora aus angetreten. Die Brücke über den Rio Algodor ist intakt, 11.45 Uhr ist Tembleque erreicht. So schnell wie es geht durch den Ort! Das ist nicht leicht. Die Bevölkerung ballt sich zusammen — vor Freude — und schreit in das Gerassel der Kampfwagen: Arriba España! Viva Franco! Überall hängen weiße Tücher aus den Fenstern. Im Ort geht es zu wie in einem Bienenschwarm. Die Menschen, fast nur Frauen, recken die Arme zum Gruß und schreien ihre Grüße unermüdlich hinaus. Die Bewegung wird immer stärker, und es ist eine auffallende geworden, so als wollten diese ausgestreckten Arme die Neuankömmlinge segnen.

Die Ortsausgänge werden durch die Flakzüge gesichert. Meldungen über das eingenommene Stück gehen zurück.

Rote erscheinen: einzeln, in Trupps, mit und ohne Gewehr. — Der rote Ortskommandant meldet sich, ebenso die Eisenbahnbeamten. Die Bewegung nimmt immer groteskere Formen an. Es droht ein vollkommenes Durcheinander. Es folgen klare Befehle: Ordnung aufrechterhalten! Waffen abgeben!

Die Roten haben die Straße freizumachen und in dem östlichen Ortsausgang zu sammeln. Rote „zuverlässige" Milizen werden als Verkehrsposten eingesetzt. Durch den Ort ziehen von Nord nach

Süd und umgekehrt Angehörige der aufgelösten roten Armee: die von der Madridfront wollen nach unten, die von der Südfront nach Madrid und nach dem Norden. Sie sehen nicht gut aus: müde und zerlumpt. Und das schlechteste: der Hunger! — „Unsere Offiziere haben uns gesagt, wir sollen nach Hause gehen!"

Ist der Krieg aus? — 13.00 Uhr reitet spanische Kavallerie in den Ort. — Jubel! — Menschenprozessionen! — Vorn der dicke rote Ortskommandant, der um sein Leben bangt und dem spanischen Rittmeister seine Ergebenheit versichert. Der deutsche Flak-Hauptmann übergibt sein „Ortskommando" an die Spanier. Es folgt der Befehl: „Die Flak bezieht in Mora Ruhequartier!" — In Mora? — Das heißt fünfundzwanzig Kilometer zurück, und Ruhequartier, das heißt:

der Krieg ist aus!

Wie steht es? —

Rot ist auf der ganzen Linie in Auflösung. Madrid ist bereits in den Vormittagsstunden von Nationalen besetzt. — Cartagena — übergeben . . .

Die Legion Condor? — Wird herausgezogen, — hat ihre Pflicht erfüllt.

Der Krieg ist aus!

Führung

Der Führungsstab bearbeitet im Gefechtsquartier den Einsatz der Verbände. Alles sonstige, wie Personalangelegenheiten, Nachschub, Verpflegung, Unterkunft, Bekleidung, Kraftfahrzeug-, Nachrichten-, Verbindungs- und Sanitätswesen, Besoldung, Kriegsgericht und Wetterdienst ist Sache des Stabsquartiers.

Die nachfolgenden Erlebnisberichte sollen einen kleinen Ausschnitt aus der vielseitigen Tätigkeit des Führungsstabes geben.

Ein Tag auf dem Gefechtsstand

Ein heftiges Schütteln reißt mich aus dem Schlaf. „Aufstehen!" Ist denn die Nacht schon wieder herum? Freilich, vier Stunden sind schnell verschlafen. Ich sehe auf die Uhr: 4.15 Uhr. Verdammt, dann wird es Zeit! Für 5.00 Uhr ist Abfahrt befohlen.

Prächtiger Sternenhimmel, frostklare Nacht. — Schnell zur Küche, die Tagesverpflegung zu fassen; dann zum Geschäftszimmer, wo der Kraftfahrer schon wartet. „Scherenfernrohr, Fliegertuch, Maschinenpistole verstaut?" „Alles in Ordnung." Nun noch Karten und Skizzen geholt, in die im Laufe der Nacht die gemeldete neueste Front eingezeichnet wurde. Meldung beim Ordonnanzoffizier. Der Ia läßt sich von der Wetterstelle den Wetterbericht noch durchgeben. Nun kann es losgehen.

Wir fahren zum Gefechtsstand. Eine zweistündige Fahrt im Kübelwagen ist bei der Kälte keine Freude. Zuerst geht es verhältnismäßig gut. Jetzt begegnet man auf dieser Strecke fast noch keinem Fahrzeug. Es ist Zeit genug, die notwendigsten Dinge nochmals kurz zu überdenken: wann erster Einsatz der Verbände, wo liegt der Gefechtsstand, wie sind die Nachrichtenverbindungen, wo befinden sich die Feuerstellungen der Flakbatterien, wie verläuft die Front?

Jetzt wird es etwas schwieriger. Durch Beschuß und starken Verkehr sind die Straßen schlecht, weiter vorn oft verstopft. Erster Halt. In X..... liegt Infanterie, Kavallerie zieht vorbei, eine Panzerkompanie steht in Reserve, Kolonne um Kolonne rollt mit Nachschub zur Front.

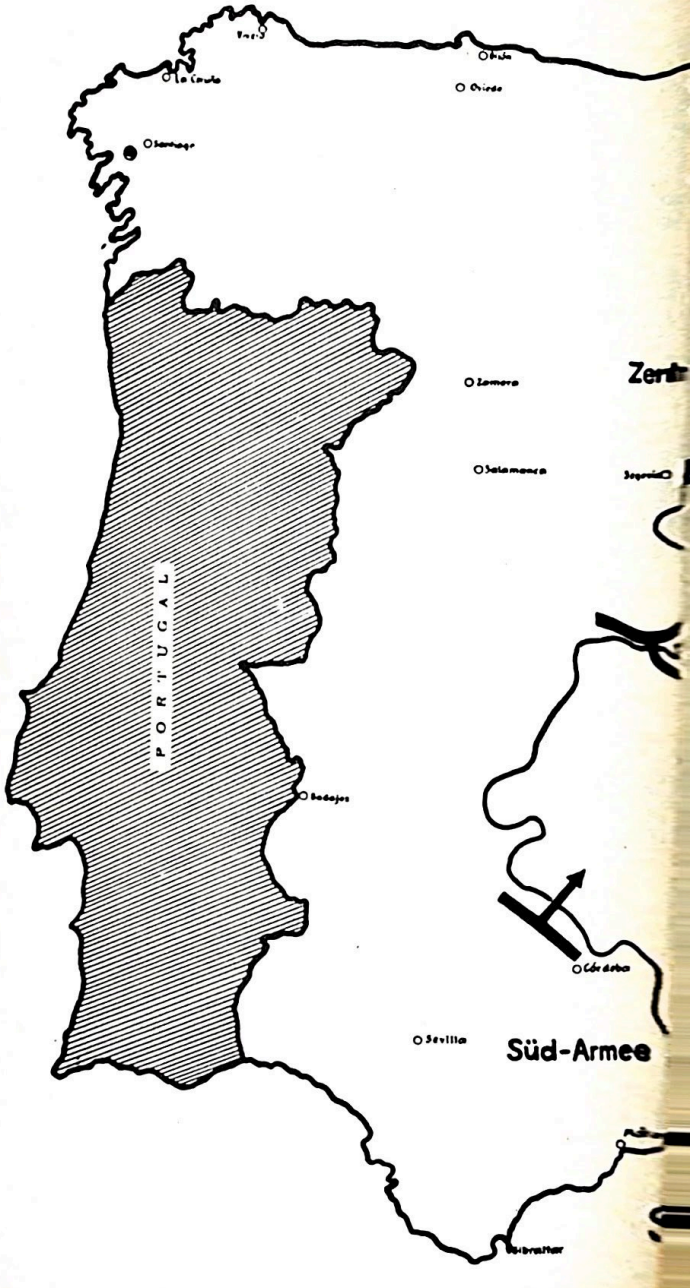
Wir suchen den „Otto", das Nachrichtenkabel der Legion. Schnell in die Leitung gehört, ob gerade gesprochen wird, und dann zwischengeschaltet. Am anderen Ende meldet sich die Bauspitze. Anfrage: „Leitung bis zum Gefechtsstand fertig?" „Jawohl!"

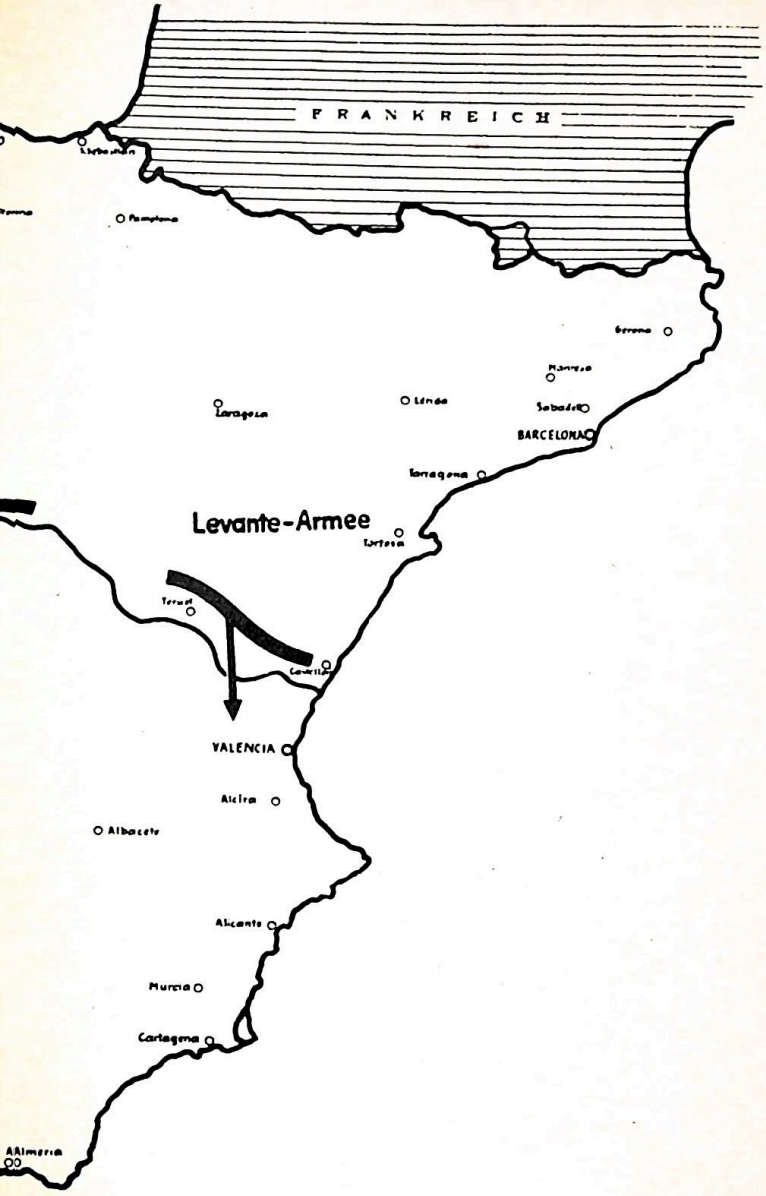
Also weiter!

Jetzt wird es lustig. Da die Hauptstraße noch im feindlichen Feuerbereich liegt, müssen wir auf Feldwegen weiterfahren. Fast knietief ausgefahrene Spuren verlangen das ganze Können unseres Kraftfahrers. Aber er schafft es; in langen Monaten hat er sich an die hiesigen Verhältnisse gewöhnt.

Ein Fernaufklärer der A*) fliegt zur Fernaufklärung frontwärts.

*) A = Aufklärer.


La Coruña
Orense
Santiago
Zamora
Salamanca
PORTUGAL
Badajoz
Sevilla
Süd-Armee


FRANKREICH
Pamplona
Lerida
Tarragona
BARCELONA
Levante-Armee
Tortosa
Teruel
VALENCIA
Albacete
Murcia
Cartagena
Almeria

1939

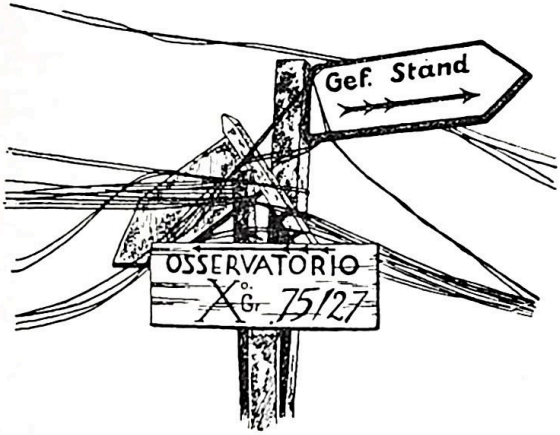
Weiter, weiter! Es ist 6.35 Uhr geworden. Um 7.00 Uhr sollen die Bombenstaffeln über Ziel sein. Der heutige Gefechtsstand ist erreicht.

Der Flakkommandeur meldet. Die Batterien in den befohlenen Feuerstellungen bereit; die Nachrichtenoffiziere: Leitungen und Funkstellen klar.

Letzte Orientierung über die Lage: die ersten feindlichen Stellungen liegen kaum tausend Meter vor dem Gefechtsstand. Also Vorsicht!

Fernes Motorengeräusch kündigt das Nahen der Bomber an. Weit voraus fliegt die Führerkette. Der Ia beobachtet den Anflug. Jetzt fallen die Probebomben. Die saßen! Sofort funkt die Boden-Bord hinauf: „Bomben im Ziel". Da zerfließen links, rechts, über, vor den Maschinen kleine Wölkchen; die rote Flak schießt.

Aber darauf haben die mitfliegenden Sturzbomber nur gewartet. Deutlich sind die Abschüsse der Flakbatterien von oben zu erkennen. Also nichts als drauf! Hohe Feuer- und Rauchsäulen verraten die Wirkung; die rote Flak schweigt! Ungehindert greifen die Bombenstaffeln an und überschütten Feldbefestigungen und Nachschubverkehr mit ihrem „Segen".



Beim Angriff der Infanterie kommt aus den feindlichen Stellungen noch teilweise starkes Feuer. Die Artillerie soll den Widerstand niederkämpfen.

Da die rote Luftwaffe in diesem Abschnitt nicht oft erscheint, werden unsere Flakbatterien auch im Erdkampf eingesetzt. Hier sind

sie wegen der Treffsicherheit und der Feuergeschwindigkeit, vor allem der leichten Batterien, längst zum Schrecken der Roten geworden.

Krrach! Das galt uns. Etwa dreißig Meter vor dem Gefechtsstand krepierte eine Granate. Da heult schon eine neue Lage heran, geht über uns hinweg ins freie Feld. Verdammt noch mal, wo steht die Batterie? Jetzt wird es gemischt! Die nächsten kommen noch besser; Dreckbrocken fliegen um die Ohren. Vor Wut beißt man die Zähne zusammen: wo steht die Batterie? Da hat sie der leitende Flakoffizier in einem Olivenhain am Mündungsfeuer erkannt. Schnell werden die Werte durch Sprech-Funk zur Feuerstellung einer schweren Batterie gegeben. Die ersten Gruppen fahren aus den Rohren; gut, gut!

Auf der anderen Seite merken sie, daß es ihnen gilt und schweigen, um sich durch die Abschüsse nicht zu verraten. Aber unerbittlich heult Gruppe auf Gruppe im Wirkungsfeuer hinüber. Da geht drüben ein Munitionsstapel hoch, noch einer! Die dürften uns nicht mehr belästigen . . .

Die spanischen Kommandeure sind begeistert.

Soeben trifft der Befehlshaber der Legion mit General Vigon, dem Chef des Generalstabes der Nordarmee, auf dem Gefechtsstand ein. Sie waren bei den Angriffsbrigaden vorn in den vordersten Linien. Stimmung und Angriffsgeist der Truppen sind gut; wenn nur die feindlichen Maschinengewehrnester in der Flanke nicht wären, die bis jetzt nicht zu fassen waren.

Als wenn das Gespräch von drüben belauscht worden wäre, schicken sie einige Feuerstöße herüber, daß es nur so um die Köpfe zwitschert.

Die laufende Aufklärung ergibt verstärkten rückwärtigen Verkehr des Feindes. Offenbar sieht er das Aussichtslose seiner Lage ein und baut ab. „Karten her! Verbindung mit Adjutant der K*) herstellen!" Der Ordonnanzoffizier gibt den Einsatzbefehl an die Kampfgruppe durch: „K angreift sofort mit allen Staffeln Straßenverkehr. Ortschaften schonen. Jagdschutz anfordern!"

Der Feind darf nicht entkommen. Schwere Artillerie und Luftwaffe hindern ihn, Truppen und Material zurückzuführen und erneut bereitzustellen.

In rücksichtslosem Einsatz werden die Bewegungen des Gegners gestört und der Verkehr auf den wichtigsten Straßen lahmgelegt. Noch auftretender Widerstand wird sofort gebrochen.

*) K = Kampf-Flugzeuge.

Trotz starker Artillerieunterstützung konnte der beherrschende Höhenzug etwa zwei Kilometer vor uns von der eigenen Infanterie nicht genommen werden. Einige geschickt angelegte und hartnäckig verteidigte Bunker und Stellungen stoppten bisher jeden Angriff.

Nun befiehlt der Befehlshaber in den späten Nachmittagsstunden einen weiteren Einsatz der Bombenstaffeln. Verstohlen geht der Blick auf die Uhr: es wird höchste Zeit; denn unversehens bricht hier die Dunkelheit ohne großen Übergang herein.

Aber es wird geschafft! Im Dämmerschein der untergehenden Sonne fliegen die Staffeln an. Wenn auch noch einige Minuten bis zum Abwurf vergehen, das Ziel kann trotz der Dämmerung von oben noch erkannt werden. Zur Erleichterung für die Beobachter setzt die eigene Artillerie einige Richtungsschüsse auf die Ziele.

Und nun vollzieht sich vor unseren Augen, greifbar nahe, ein Schauspiel, das man nicht wieder vergessen kann: wie Feuerpilze wachsen die Bombenreihen mit gewaltigen Detonationen aus dem Erdboden, alles vernichtend, was in ihren Bereichen liegt. Diesem Feuerzauber können die roten Verteidiger, durch die ständige Beschießung tagsüber zermürbt, nicht mehr standhalten. Fluchtartig ziehen sie sich zurück. Der Weg in die Ebene ist frei.

Auf dem Gefechtsstand herrscht gute Stimmung. Es war ein erfolgreicher Tag heute. Die Tagesziele sind im gesamten Korpsabschnitt erreicht worden. Unsere Legion hatte daran hervorragenden Anteil.

Die Kampfhandlungen sind für unsere Verbände für heute beendet. Die Kommandeure melden sich zum Befehlsempfang. Auf der soeben genommenen Höhe ist morgen der Gefechtsstand. Bis 7.00 Uhr müssen die Nachrichtenverbindungen bis dorthin verlegt werden. Für die Kameraden der Bautrupps wird es also wieder eine kurze Nacht werden. Ebenso für die braven Kanoniere unserer Flakabteilung. Denn die Batterien müssen bis zum Morgengrauen in ihren neuen Stellungen feuerbereit sein.

Inzwischen ist der Gefechtsstand abgebaut, und die Sachen sind im Kübelwagen verstaut worden. Hundekalt ist es jetzt wieder. Schnell einen Schluck Kognak; der wärmt für die zweistündige Fahrt.

Die Rückfahrt geht über die Straße, die heute morgen noch in Feindeshand war. Jetzt rollen hier schon die Nachschubkolonnen für die eigenen Truppen; eine der vielen Eigenarten des Krieges. Fast noch angesichts des Feindes läuft schon der Nachschubbetrieb.

Mit einbrechender Dunkelheit leuchten überall Feuer auf — von der Höhe betrachtet, ein herrliches Bild. Geschickt schlängelt sich unser Kraftfahrer durch die Kolonnen.

Links und rechts der Straße, auf Feldern und in Olivenhainen, lagern die Truppen um die Feuer und bereiten sich ihre Mahlzeit. Still schauen sie in die Flammen oder singen ihre Lieder, die so voller Sehnsucht sind. Das Feuer vereint abends die Kameraden des Grabens wieder zur großen Gemeinschaft der Kämpfer für ein freies, starkes Vaterland. Wer fehlt heute, wer wird morgen fehlen?

Ein Hornsignal ruft in die Nacht, gleichsam wie eine Fanfare. Es reißt die Köpfe und Herzen empor wie ein Befehl:

Bereit sein!

Verbindungsoffizier

Gartenfest bei General Aranda. Mittelmeer, Mondschein, Palmen und feurige Spanierinnen. Nichts erinnert mich an die nahe Front und den Krieg. — — — Da meldet mir ein Soldat, daß ich am Telephon dringend verlangt werde. Natürlich denke ich, immer, wenn es am schönsten ist, hat der gute Führungsstab eine Überraschung! — — —

„Sie setzen sich sofort in Marsch!" höre ich auch schon die Stimme des Ia. „In der letzten Nacht sind die Roten durchgebrochen, Korps Maroqui erbittet dringend unsere Hilfe! Lage völlig ungeklärt! Zwei schwere Batterien sind schon unterwegs! Ende!" —

Sachen packen und Funkstelle fertigmachen ist Augenblickssache. Nachtfahrt an der Küste entlang, im Morgengrauen werden die Berge und Kurven bei . . . genommen, und um 7.00 Uhr treffe ich an meinem Bestimmungsort ein. Einen kurzen Befehl an meine Funkstelle: „Aufbauen und Meldekreuz auslegen!" Danach sofort Meldung beim Kommandierenden General. Als ich ihm melde, daß unsere Maschinen einsatzbereit sind und zwei schwere Batterien bereits im Anmarsch sind, erhellt sich sein Gesicht etwas. Er erklärt mir folgendes: „Heute nacht gelang es einer Bandera*) und einem Tabor**), den roten Angriff aufzuhalten. Der Feind scheint sehr stark

*) Bandera = Fahne, hier sinnbildlich = Bataillon der Fremdenlegion oder Milizen.

**) Tabor = Bataillon der Moros oder Regulares, farbige Truppe mit spanischen Offizieren.

zu sein, jedoch fehlen uns alle Angaben. Ich erwarte in den nächsten zwei Tagen genügend Verstärkung, um das verlorene Gebiet wieder zurückzunehmen. Beobachtung in das Feindgelände haben wir nicht. Ich bitte um häufige Luftaufklärung über Stand der roten Brückenschläge, Schanzarbeiten und rückwärtige Bewegungen!" — — —

Wenige Minuten danach wird schon der erste Funkspruch getastet, der die Aufklärer und Bomber der Legion Condor herbeiruft. Ich stelle noch einmal alle Meldungen zusammen. Dazu die Bildaufnahmen. Das alles ergibt ein genaues Bild der Vorgänge. Auch die Front ist am Abend an allen Seiten zum Stehen gekommen, so daß der General seinen Schlachtplan ausarbeiten kann. Hundemüde falle ich an diesem Abend in mein Bett. Nur einen Augenblick denke ich an die schönen Stunden dort unten am Mittelmeer, denn schon bin ich ganz im Banne der beginnenden Schlacht, die wohl eine der schwersten des ganzen Krieges wird.

Ic/AO

In den Brennpunkten des Geschehens, wie an den Sammelpunkten und Nachschubplätzen der LC., fand sich irgendwo ein Schild mit der Aufschrift: S, Abt. Ic/AO, Zentrale, Gefechtsquartier oder Nebenstelle. So geheimnisvoll die Anschrift und das Leben und Treiben aller unter diesem Begriff arbeitenden Legionsangehörigen sein mochte, so geläufig und verständlich war sie bei den Stäben der Legion und den Dienststellen der Spanier und Italiener. Kaum war der zu dieser Abteilung gehörende Troß von PKW., LKW., Kübel, Funkwagen und K.-Räder aufgefahren, so teilte und gliederte er sich wieder in Kübel, Funkwagen und K.-Räder der zu den einzelnen AK. kommandierten Frontnachrichtenoffiziere. Im Handumdrehen waren die Unterkunftsräume und Büros beziehbar, klapperten in den Zimmern der Ref. I, II, III, IV z. b. V. Offiziere und GFP. die Schreibmaschinen. In den verschiedensten Sprachen bedrucktes Papier stapelte sich auf den Schreibtischen, füllte die Ablegemappen und fand ausgewertet wieder seinen Niederschlag in Funksprüchen, Fernschreiben, Berichten oder Zeichnungen und Karten. Post kam und ging, Funksprüche und Ferngespräche schwirrten durch Draht und Äther, Meldefahrer und Nachrichtenoffiziere jagten durch Staub und Dreck der Landstraße von und zu den Gefechtsquartieren, Gefangene wurden verhört, Unterabteilungen und Nebenstellen eingespannt, bis auch die letzte Nachricht, der letzte noch fällige Funkspruch einlief. Längst schliefen Freund

und Feind, und immer noch klapperten die Schreibmaschinen, immer noch standen Zeichner über der täglichen Lagekarte von Rot und Weiß gebeugt. Endlich war es so weit, und wieder jagte ein Meldefahrer, dieses Mal in den dämmernden Morgen, mit der fertigen Lagekarte zum Gefechtsquartier des Stabes oder zum Flugplatz. Die Tagesarbeit war getan. Jeder hat mitgeholfen, vom Leiter bis zum jüngsten K.-Fahrer, Offizier, Unteroffizier, Gefreiter und Angestellter, GFP.-Direktor und -Beamter, Funker, Kraftfahrer oder Nachrichtenoffizier, einschließlich aller Ablösungen und Abgelösten; alle taten ihre Pflicht, der Legion und dem Vaterland zu Ehren. Spanien, mit seinen vielseitigen Kontrasten, Ic/AO, Abteilung ohne Rast und Ruh, mit der Vielseitigkeit ihres Dienstes und der vorbildlichen Kameradschaft zwischen Vorgesetzten und Untergebenen — für alle eine tiefhaftende Erinnerung fürs Leben.

Fünf Minuten Stabsquartier

Telephonzentrale.

„Bitte Abteilung IVa — bitte IIa — I Qu — Stokraft *) —."

Der Obergefreite und sein Gehilfe von der Aufnahme stöpseln an dem Klappenschrank, was das Zeug hält. „Dicke Luft!" meint der eine zum anderen. Doch kaum ist ihm das Wort entflohen, da kommt ein dringender Ruf: „Der Befehlshaber wünscht sofortige Verbindung zum Sonderstab in Salamanca!" — „Zu Befehl — Sonderstab Salamanca!"

Das tut sich in den geheiligten Räumen der Telephonzentrale, wo dransteht: Eintritt nur dienstlich gestattet.

Auf den Treppen und Gängen flitzen Ordonnanzen und Schreiber. — Vor dem Zimmer des IIa, Major D., stauen sich die Männer. — Heute ist nämlich Posttag. Die Kuriermaschinen zur Heimat müssen fertiggemacht werden.

In dem Zimmer des Majors.

Er hängt gerade an der Strippe: „Was ist los? Die Ju D — AXZW. fällt aus? Warum denn?"

„Einen Augenblick! — Unteroffizier Schütz, geben Sie mir mal die Flugzeugliste her!" — In den Fernsprecher hinein: „Bleiben Sie am Apparat, ich sehe nach, was sich machen läßt."

Der Major sucht, welche Maschine er an Stelle der ausfallenden nun einsetzen kann.

*) Stokraft = Stabsoffiziere des Kraftfahrwesens.

Ein Ordonnanzoffizier tritt ein. „Himmelherrgott!" Jetzt fällt es dem Major wieder ein. Das war ja die Anforderung von dem Hauptmann X., der dringend hierherkommen soll. Zu dem Offizier sagt er so zwischendurch:

„Ich hab's nicht vergessen — wird erledigt."

Der zweite Fernsprecher klingelt: „Wer? — Der Park — nein — Stab? — Was? — Sonderstab Salamanca? — Ich verstehe kein Wort! — Der Berichterstatter Werner? — Was ist mit dem? — Kein Ausweis? — Einen Augenblick! Ich lasse Sie sofort umlegen zu P. Das ist unsere Presseabteilung." —

„So, das ist erledigt. Also welche Maschine ist als Ersatz vorgesehen? — — — Die Ju D — ALMN! Das wird gehen." — In den Fernsprecher hinein: „Hören Sie noch? Ich lasse Ihnen sofort die Ju D — ALMN hinüberfliegen. — Jawoll! — Alles klar? — Also weiter."

Eine Ordonnanz bringt vier Mappen mit Unterschriften. Das langt ja fürs erste. Unteroffizier Schütz hat aber noch etwas Dringendes: Der Brief an die Spanier soll sofort hinaus. — Inzwischen knarrt der Kasten:

„Wer will einen Kraftwagen? — — — Ich habe keinen!"

Wieder der Fernsprecher: „Natürlich, die neu eingetroffenen Männer sind sofort einzukleiden! — Wo? — Im Seminarium!"

Fernsprecher: „Herr Major möchten sofort zum Befehlshaber kommen!"

„Tief Luft hölen, nicht aufregen!" Der Blick des Majors umfängt liebevoll all die Männer, die etwas von ihm wollen. Unteroffizier Schütz hat bereits beide Hörmuscheln an den Ohren und flötet in den Apparat:

„Der Herr Major ist gerade zum Herrn General befohlen worden." (Der Major ab durch die Tür.)

Auf dem Korridor stehen sie immer noch. Der Major zuckt die Achseln. „Ich muß zum Befehlshaber." — — —

Es ist tief in der Nacht. Die anderen sind längst zur Ruhe „übergegangen". Im Zimmer des IIa ist immer noch Licht. — Posttag — Mehr braucht man nicht zu sagen.

IVa

Sorgenvoll steht der Intendant vor der Karte Spaniens und knobelt: Wo bekomme ich die Verpflegung für all die Männer der Legion her? — Fleisch, Brot, Wurst, Zwieback, Bier. — Das ist

keine Kleinigkeit. Ein Bürgerkrieg saugt das Land aus. Die Legion hat ihre eigene Schlächterei, Bäckerei, Brauerei und Gott weiß was alles. Aber die Hauptsache kommt doch aus der Heimat. — Und die Transportfrage: Gesprengte Brücken und fliegende Verbände, die irgendwo abgesetzt sind. Da hilft manchmal nur der Lufttransport.

Der Laden klappt. Von den Legionären hat keiner gehungert. Im Gegenteil, — na, bildet euch selbst ein Urteil, wenn ihr sie als Heimkehrer seht!

I Qu = Nachschub

Zu Lande, zu Wasser, zur Luft, mit der Eisenbahn, mit dem Kraftwagen. Alles das, was die Front zum Einsatz braucht: Flugzeuge, Kraftfahrzeuge, Bomben, Waffen, Munition werden herbeigeschafft.

Eine neue Offensive ist vorzubereiten:

Vor- und Erkundungskommandos werden ausgeschickt. Auftrag: Erkundung von Munitionsanstalten, Munitionsausgabestellen, Bereitstellung von Munition jeglicher Art sowie Flug- und KW.-Betriebsstoff.

Transport um Transport wird auf die befohlenen Einsatzhäfen geleitet. Um aber bei Schlechtwetter eine Ausweichmöglichkeit zu haben, werden weitere Flugplätze ebenfalls für mehrmaligen Einsatz versorgt.

Der Einsatz der Flakartillerie ist an verschiedenen Frontstellen vorzubereiten. Die Munitionsanstalt wird zentral gelegt, das notwendige Eisenbahnmaterial und Abstellgeleise durch die spanischen Verbindungsstellen sichergestellt. Weiter vorn an den Frontabschnitten werden die Munitionsausgabestellen eingerichtet. Bis dorthin liefert I Qu die Munition. Ab dort wird sie durch die der Flak gehörenden Munitionskolonne, aus LKW. bestehend, abgeholt.

Der Nachschubapparat steht. Die Offensive kann losgehen! —

Stokraft

Was heißt das? — Stabsoffizier des Kraftfahrwesens. — Ist da noch ein Wort drüber zu verlieren? —

Nehmen wir mal an, tausend Kraftfahrzeuge sausen durch die Gegend. Jeder deutsche Kraftfahrer kennt Gebirgsgeländefahrten. Menschen und Material sind bis an die äußerste Grenze bean-

sprucht. Solche Fahrten sind das tägliche Brot dort unten. Die Strippe bei Stokraft reißt darum auch nicht ab.

„PKW. LC. 20 013 hat Federbruch. Stokraft hilf!"

Fernschreiben: „LKW. LC. 56 673 Kolben gefressen. Stokraft hilf!"

Und Stokraft hat stets geholfen. —

MA. — Alarm — 1000 Bomben nach Sabadell

Das hätten wir mal wieder sauber geschafft: 10 000 Bomben liegen in Sanjurgo, 6000 Bomben liegen in Albatarech, die Flak hat Futter für ihre Rohre in rauhen Mengen — Feuerwerker und Kraftfahrer gedenken nach einer Woche schwerster Arbeit einmal ruhig auszuschlafen.

Abends sitzt alles rauchend und lesend in der MA. Da rasselt der Fernsprecher.

Hörer ab! Leise flüstert die Muschel, alles schaut gespannt auf den Sprecher, der mit einem Fluch den Hörer auf den Kasten knallt.

Befehl vom Gefechtsquartier: Bis morgen früh müssen 1000 Bomben in Sabadell sein.

Es ist 23.00 Uhr, bis Sabadell sind runde dreihundert Kilometer — also ist noch ein paar Minuten Zeit, um sich alles vom Herzen zu reden, was man vom spanischen Krieg im allgemeinen und über den eben gehörten Befehl im besonderen denkt.

Nach diesen freundlichen Gesprächen ist einem leichter, und nun kann es losgehen.

Alarm in MA. —: Kraftfahrer los, die Gefangenen wecken; Fahrzeugführer an die Fahrzeuge; Feuerwerker zum Bombenplatz — alles saust los. Ade Schlaf und Müdigkeit — Sabadell braucht Bomben!!

In rasender Eile beginnt das Beladen. — „Wagen 1 beladen", meldet der Feuerwerker. Zum Zusammenstellen einer Kolonne ist keine Zeit. — Wagen ab — Hals und Beinbruch!

Fünfzehn Minuten später: Wagen 2 ab. Fauchend und ratternd rollen die Wagen, die alle schon ihre dreißigtausend Kilometer auf dem Kreuz haben, los. — Sabadell braucht Bomben!!

Mit dem PKW. rast der Führer der MA. nach Sabadell, um das Ausladen vorzubereiten.

In den Bergen von Montblanch überholt der PKW. den Wagen 1. Mit heißem Motor keucht der LKW. die Serpentinen hinauf. — Vorwärts, vorwärts, Sabadell braucht Bomben!

Morgens um 4.00 Uhr in Sabadell. Der Führer der MA. wartet. Noch ist kein Fahrzeug eingetroffen. Wo bleiben die Wagen?

Fernspruch nach Lerida: Wieviel Bomben sind unterwegs? Antwort: 1020 Bomben verladen, letztes Fahrzeug um 1.20 Uhr gestartet.

Da kommt auf der Straße in der Ferne ein LKW. in höchster Fahrt. — Hurra, das kann nur ein Bombenkutscher sein. — Es ist Wagen Nr. 2.

Abladen, schnell abladen! Wo ist Wagen 1? Der Fahrer meldet: Wagen 1 liegt vor Barcelona fest. Müde lehnt der Fahrer am Wagen. Los, los, ihr Männer, abladen! Wagen 2 muß sofort zurück und die Bomben von Wagen 1 holen!

Gerade will der Wagen zurück, da kommt ein Zehntonner mit 160 Bomben, und im Schlepptau Wagen 1. Das ist saubere Arbeit. —

Nun rollt Wagen auf Wagen an, um 6.00 Uhr meldet der Führer der MA. im Gefechtsquartier: 1000 Bomben in Sabadell zur Stelle.

Langsam rollen die Fahrzeuge die schöne Küstenstraße über Tarragona zurück zur MA. — Es hat wieder mal geklappt, nun nach Hause und schlafen, oder — wo fehlen Bomben?

1000 Bomben nach Sabadell!! Für MA. kleine Fische*).

Wie wird das Wetter?

Als wir Anfang Oktober 1936 in Salamanca eintrafen und ins Hotel Universal einzogen, begrüßte uns in der Halle ein herrliches Plakat — irgendeine Reisereklame, darauf in schönstem Vierfarbendruck eine verführerische Spanierin, und darunter in großen Lettern:

„Besucht Spanien! Tausend Wunder warten auf euch!"

Na, da waren wir also, voller Bereitschaft uns zu wundern, und, weiß Gott, wir haben es getan! Zuerst war unser Verband noch klein und unsere Tätigkeit bescheiden. In dem ehrwürdigen mittelalterlichen Bau, in dem die Jafetura del Aire hauste, machten wir Wettervorhersagen für den spanischen Stab, gaben Streckenberatungen für die nach Deutschland fliegenden und die innerspanischen

*) Kleine Fische = (Ausdruck der Legionssprache!) Kleinigkeit, Belanglosigkeit.

Maschinen der Kurierstrecke und wunderten uns also zunächst einmal über das Leben und Treiben um uns herum. Kurz zuvor war das Hauptquartier von Caceras nach Salamanca übergesiedelt, dicht nebenan paradierte die maurische Leibgarde vor dem Quartier des Gaudillo, und im Grand Hotel Salamanca herrschte internationalster Betrieb.

Eins nur hinderte uns an unserer Bewegungsfreiheit. Wir waren wenige und hatten viel zu tun. Spanisch zu telephonieren, — welche Kunst, wenn man erst drei Tage im Lande ist! Noch ahnten wir nicht, daß unsere kleine Gesellschaft die Keimzelle für einen eigenen Verband von Wetterwarten einer kommenden deutschen Legion werden sollte. Aber so geschah es. Wenige Wochen später war der Stabsmeteorologe geboren, und S V als Abteilung des Führungsstabes der Legion Condor nahm die Geschicke des Verbandes W Wetterdienst in die Hand.

Damit war alles anders. Wo wir früher ohne Hilfsmittel, mit wenigen Wettermeldungen intakt gebliebener spanischer Observatorien, mit noch ein paar Schiffsmeldungen aus den umliegenden Gewässern vielleicht, die unser Funker aus dem Äther pickte, im übrigen aber angewiesen auf die eigene Phantasie, das Wetter zusammenbrauen mußten, da entstand nun ein eigenes Nachrichtennetz, entstanden Funk- und Frontbeobachtungsstellen. Auch der Heimat konnten wir wieder Wettermeldungen zuleiten, und genug deutsche Wetterwarten, auf denen „alte Spanier" saßen, mögen seit 1937 mit den im Geheimschlüssel ausgestrahlten Wettermeldungen des Senders OKA gearbeitet haben. Eigene Wetterflugzeuge gingen an die Front, die Arbeit teilte sich auf; aber etwas schwand damit auch die Romantik der ersten Wochen, die gerade dem Zwang, sich ohne Hilfsmittel durchzuschlagen, entsprungen war.

Mir kommt, wenn ich an diese Zeit zurückdenke, Melilla in den Sinn. Die Legion war gerade gekommen. Der erste geschlossene Einsatz der Gruppe ging von Marokko aus. Eine Wetterwarte war dort drüben noch nicht eingerichtet, so daß sich das meteorologische Inventar des Platzes auf einen einsamen Meteorologen beschränkte. Aber irgend etwas mußte geschehen: es galt die Flugsicherung für den ersten großen Nachtbombenangriff auf den Kriegshafen Cartagena.

So ging ich nachdenklich über den Flugplatz Melilla, an dessen Rand die Ju's aufgereiht standen. Endlich hatte ich in einer Baracke einen uralten Barographen entdeckt; Gott sei Dank, er schien zu funktionieren und lief vertrauenerweckend geradeaus. Aber was

war das hinten am Horizont? Vormittags strahlend, wolkenlos, und jetzt eine schmierige, hohe Wolkenschicht, darunter graue Ballen, die heimtückisch zwischen den Vorbergen des Atlas hervorgequollen kamen.

Aber noch im Anschauen dieser verdächtigen Gebilde bemerke ich, daß ich nicht allein mit meinen Sorgen bin: breitbeinig und ehrfurchtgebietend, eine hünenhafte Gestalt mit Monokel und sorgenzerfurchter Stirn, „unser" General! Anderthalb Minuten konzentrierter Unterhaltung. Geht's oder geht's nicht? Gibt es niedrige Wolken? Dann muß es auf morgen verschoben werden! Es ist klar, daß hier, unter fremden Verhältnissen, am Rande der Berge, ein Blindflug nicht riskiert werden kann. Aber ein Vertagen ist nicht weniger erwünscht bei einem Unternehmen, dessen Verlauf auf die Minute genau in allen Einzelheiten geregelt und befohlen ist. Die alte Frage: „Wie wird das Wetter?" wird mit dem ganzen Schwergewicht der Verantwortung gestellt.

Noch einmal rollen im Gedächtnis die Wetterbilder der letzten Tage ab, die Wetterkarten, noch in Sevilla eingesehen. Sie sahen harmlos aus, nirgendwo vor Marokko bedrohliche Tiefdruckgebiete. Die wenigen Wettermeldungen aus dem Mittelmeer, von der Funkstelle herbeigeholt, gleichfalls gut. Andererseits die unterbewußten Erinnerungen am klimatologische Studien, die frische Eindrücke der Erzählung. Wenn es regnet, wird's schlimm. De lehmige Flugplatz weicht restlos auf, die Maschinen versacken beim Landen. Wenn eine niedrige Wolkendecke kommt, ist sie in kürzester Zeit auch bis in Cartagena. Ein Nachtangriff darunter, in niedriger Höhe, gegen den mit Flak und Scheinwerfern gespickten Platz wäre unverantwortlich. Wie wird also das Wetter?? Nirgendwo Luftdruckfall, die Sicht noch gut, der Wind unverändert, der Höhenwind normal! Gibt es also Regen, kommt niedrige Bewölkung?? — Nein, die Wolken dahinten müssen h a r m l o s sein.

Wir saßen dann nachts in der engen Funkbude, lauschten auf die heimkehrenden Maschinen, gingen auf den dunklen Platz hinaus und suchten den Horizont nach ihren Positionslichtern ab. Der Himmel hatte sich bezogen, eine dünne hohe Schicht, ohne Gefahr. Eine Maschine verflog sich in Richtung Oran. FT.-Schaden, aber irgendwie fand sie sich an der Küste wieder zurecht und kam als Nachzügler heim. Der erste Einsatz der Gruppe war ohne Verluste beendet.

Hundertmal später hat sich dann noch das gleiche ereignet. Immer wieder hat die Frage: „Wie wird das Wetter?" am Anfang jedes

Unternehmens gestanden — bei den Bombeneinsätzen der K., bei den Bild- und Aufklärungsflügen der A., bei den Streckenflügen der Post und Heimatmaschinen.. S V und die Wetterwarten W 88 aber zogen langsam durch ganz Spanien. Von Sevilla über Salamanca nach Burgos, nach Vitoria, nach Comillas, dem Vorposten an der Biscaya. Nach San Raffael an der sonnigen Mittelmeerküste, und weit umher im Ebrotal und quer durch Katalonien. Unsere Wettermaschinen klärten für die Malagaoffensive auf, erkundeten Frontwetter beim Vormarsch auf Barcelona. Unsere Frontbeobachter saßen auf den Flugwachen der Ebro- und Katalonienfront, unsere Kraftfahrer fuhren in alle Ecken Spaniens, und von den Wundern Sevillas bis zum wanzenverseuchten Quartier in tropischer Sommerhitze im unvergeßlichen San Martin de Valdeiglesias blieb uns nichts erspart.

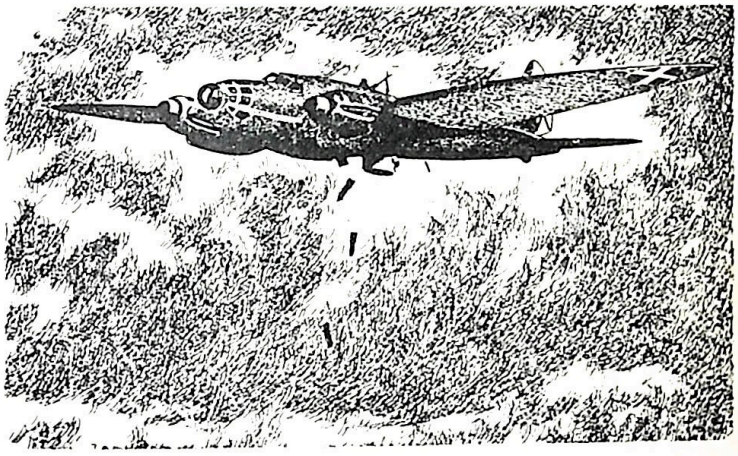
Wer eine Vorstellung davon hat, was es heißt, in fremdem Land, abhängig von fremden Kriegsmitteln und bei kriegsmäßigen Nachrichtenverbindungen ein Wetternetz des Umfanges zusammenzubringen und im Gang zu halten, wie wir es tatsächlich hatten, bei ständigem Umherziehen der beratenden und der zu beratenden Stellen, der weiß: das war eins von den tausend Wundern, die uns versprochen waren. Nicht vergessen sei jedoch dabei der engen und freundschaftlichen Zusammenarbeit mit dem spanischen Servicio meteorologico, der uns wertvollste Dienste leistete.

„Besucht Spanien, tausend Wunder warten auf euch!"

Fliegertruppe.

Der Kampfflieger

Im spanischen Bürgerkrieg wurden die freiwilligen deutschen Kampfflieger, entsprechend dem Charakter dieses Krieges, in erster Linie zur Unterstützung des Heeres eingesetzt. Doch auch zahlreiche andere Aufgaben galt es zu lösen. Große Teile der marokkanischen Truppen wurden von den Kampffliegern von Marokko nach Spanien gebracht. Der eingeschlossenen heldenmütigen Besatzung des Alcazar von Toledo wurden Munition und Lebensmittel abgeworfen. Zahlreiche Propagandaflüge, die sogenannten Brötchenflüge, wurden ausgeführt. Ihre Hauptaufgabe war, während des ganzen Krieges in



täglich drei bis vier Einsätzen teilweise in schwerem Flakfeuer und manchmal überlegener roter Jagdabwehr, bei allen entscheidenden Kampfhandlungen die Breschen in die Reihen des roten Gegners zu schlagen, die zu den gewaltigen Erfolgen der Truppen Francos führten.

Es sollen hier keine einzelnen Taten gewürdigt werden, obwohl es ihrer genug zu erwähnen gäbe. Der Kampfflieger ist gewohnt, daß seine Leistungen nicht gesehen und infolgedessen nicht immer entsprechend gewürdigt werden können. Man sieht ihn über eigenem Gebiet ruhig seine Bahn ziehen, — eine einfache, ruhige Sache — denkt derjenige, der noch nie mit Kampfflugzeugen einen Feindflug machte.

Über dem Feindgebiet jedoch, wo er nur vom Gegner gesehen und gefürchtet wird, — dort beginnt seine ungesehene Leistung. Dort beginnt sein stilles Heldentum. Eingefügt in einen festen Verband muß er stur und gerade seinen Weg machen, um dann, ohne Rücksicht auf vorhandene noch so starke Abwehr, seine Bomben ins Ziel zu bringen. Jeder Kampfflieger weiß, wie es seiner Besatzung zumute ist, wenn sie mehrmals täglich im stärksten feindlichen Abwehrfeuer ihr verderbenbringendes Eisen zum Gegner bringt. Den Erfolg — auch den sieht nur er allein; die Auswirkungen kommen später der anderen Truppe zugute. So bleibt dem Kampfflieger nur die stets sich wiederholende, scheinbar nichtssagende Meldung im Tagesbericht:

„Bomben lagen im befohlenen Ziel!"

Darauf aber — ihr Kampfflieger — wollen wir stolz sein!

Nachtangriff

Meine Uhrzeit: 13 Minuten nach Mitternacht. Seit 10 Minuten bin ich mit der braven 25/31 in der Luft, in den Bombenschächten hängen zwei 250-Kilogramm- und 24 50-Kilogramm-Minenbomben.

Meine Staffel hat für diese Nacht den Auftrag, sechsmal mit e einer Maschine in der Zeit von 20.00 Uhr bis 6.00 Uhr in der Frühe, in unregelmäßigen Zeitabständen anzugreifen. Ich fliege den dritten Einsatz.

Meine Absicht ist, die Hafenanlagen anfliegend, den Hafen aus 6000 Meter mit gedrosselten Motoren auf 4000 Meter gleitend, anzugreifen. Ich will auf diese Weise versuchen, der Flak mit ihren zahlreichen Scheinwerfern solange als möglich meinen Anflug zu verheimlichen.

Ich bin damit beschäftigt, die letzten vorbereitenden Handgriffe für den Bombenwurf zu tun, als mein Funker mittels Eigenverständigungsanlage durchgibt, daß soeben die vor uns gestartete Maschine die Abwurfmeldungen an die Bodenstelle durchgegeben habe. Ein Zusatz ist nicht bei der Meldung, also ist es nichts Besonderes.

Der Bordmechaniker hinter mir ist noch dabei, den Flugzeugführerstand mit Tüchern zu verhängen, um zu verhindern, daß der Pilot im Scheinwerferlicht geblendet werden kann. Die Besatzung der ersten Maschine, deren Landung ich noch vor meinem Start abgewartet hatte, wußte davon ein Lied zu singen. Sie waren näm-

lich von See angeflogen und in die Lichtkegel von ungefähr zwölf Scheinwerfern gekommen. Dem Flugzeugführer war jede Möglichkeit genommen, vom Pilotensitz aus weiter die Lage der Maschine zu kontrollieren. Er war gezwungen, sich auf den Boden des Führerstandes zu setzen und von dort die Maschine zu steuern. Zum Verhängen war keine Zeit mehr gewesen. Das sollte uns nicht passieren! In 3800 Meter Höhe hilft der Mechaniker noch dem Piloten beim Aufsetzen der Atemmaske des Sauerstoffgerätes, dann nimmt auch er seinen Gefechtsstand ein im Heck der Maschine. Kurze Zeit darauf nehme ich die Meldung meiner drei Leute entgegen, daß die Sauerstoffgeräte in Ordnung und die Maschinengewehrstände besetzt seien.

Vorläufig sind wir noch über weißem Gebiet. Die Ortschaften sind beleuchtet wie im Frieden. Die roten Martinbomber wagen es nicht, so weit ins Hinterland zu fliegen, wie wir es tun. Da huscht links von uns, 500 Meter tiefer, die andere Maschine an uns vorbei. Wir haben uns gegenseitig gesehen und geben Blinkzeichen mit den Scheinwerfern. Dann löschen wir unsere Positionslichter.

Es ist eine wundervolle Nacht! Der Mond steht als blasse Scheibe hinter einem dünnen Wolkenschleier, der in ungefähr 6000 Meter liegen muß. Ich liege vorne in der Kanzel, meine Karten vor mir ausgebreitet, und summe einen Marsch oder Tango, den die ganze Besatzung mit ins Mikrophon summt. Wir sind zum Angriff fertig; zwei Handgriffe von mir, — meine Bomben rutschen still und unheimlich in die Nacht hinein. Die Roten haben wieder einen Störsender in Betrieb gesetzt, es piept und tutet im Kopfhörer. Das Ohr hat sich längst an alle Geräusche in der Maschine gewöhnt, den Motor hört man nur, wenn er nicht in Ordnung ist und „meckert". Das ordnungsgemäße Knallen der 24 Auspuffrohre rechts und links der Kanzel hört man nur im Unterbewußtsein.

Der Flugzeugführer meldet: „6000 Meter erreicht, fliege horizontal". Jetzt liegt ein Städtchen unter uns, deutlich zu erkennen an einem hellen Feuerschein; es brennt dort etwa schon drei Tage, wohl infolge einer Sprengung. Auch die Küste und das Mittelmeer sind deutlich zu sehen, wenn ich mich in der Kanzel ganz nach vorne schiebe, um nicht durch die Auspufflammen geblendet zu werden. Wir drehen jetzt ein auf den Hafen. Die Stadt ist nicht völlig abgedunkelt, ebenfalls der Hafen ist an den großen schwarzen Stellen zwischen den Lichterreihen auf den Molen zu erkennen. Sie ahnen noch nicht dort unten, was ihnen gleich beschert wird. „Hallo, Funker!" — „Hier ist Funker." — „Topf ausfahren." — „Topf ausfahren." — „Hallo Pilot!" — „Hier ist Pilot!" — „Drosseln,

langsam sinken!" — „Drosseln, langsam sinken!" — Wann werden sie uns entdecken?

Unter uns auf den Straßen ist reger Straßenverkehr — Kraftwagen —. An den Scheinwerfern ist zu sehen: das ist der Rückzug. So geht es schon etliche Tage! Wir gleiten auf den Hafen zu. Es ist still in der Maschine. Die Befehle sind gegeben. Jeder der Männer hat die Anweisung, nur das Notwendigste zu melden, um mich nicht in meinem Anflug zu stören, denn kleine Kursveränderungen sind immer noch nötig. Ganz ruhig laufen jetzt die beiden Motoren: wrumme rumm — wrumme rumm — wrumme rumm! — Noch eine Minute, dann werde ich meine „Eier" legen. Ob sie uns tatsächlich vorher bemerken werden?!

Eine halbe Minute noch! Ich will mich schon freuen, daß meine kleine List so restlos gelungen ist, als ruckartig sechs Scheinwerfer im Süden der Stadt aufleuchten, — und dann immer mehr, ich zähle flüchtig 15 bis 20 Scheinwerfer. Wie Totenfinger tasten sie in der Finsternis herum, um den brummenden, gefährlichen Vogel zu erhaschen. Doch vorläufig suchen sie noch in falscher Richtung. Sie glauben durch das Geräusch der gedrosselten Motoren, wir seien noch weiter weg, und kämen auch von See, wie die Maschinen vor uns. Ganz konnte ich sie also nicht überlisten, aber es steht zumindest 2 : 1 für uns. Ich freue mich, von oben herab zu sehen, wie sie unten ihr Bestes tun. Noch eine kleine Verbesserung, dann fallen meine Bomben; ich kann nicht wie am Tage verfolgen, wie sie fallen, aber die Kontrollampen am Abwurfgerät erlöschen eine nach der anderen, gleichmäßig ablaufend wie eine Uhr.

Es dauert nur einige Sekunden, bis sie alle mit dreißig Meter Abstand gefallen sind; aber es erscheint länger, wenn man in der Glaskanzel hockt und sieht, wie die Totenfinger mit einer Drehung der Scheinwerfer plötzlich in elegantem Bogen an die Maschine heranschwanken. — Und aus diesen ekelhaften Fingern spritzen Funken; so sieht es aus, wenn die Flak in Richtung dieser Finger schießt. Darum ist es eine Erlösung von einem unheimlichen vorgeschriebenen Zwang, wenn die Bomben gefallen sind und der Kommandant dem Piloten wieder Bewegungsfreiheit geben kann.

Noch in der Steilkurve sehe ich tief unter mir das Aufblitzen der Bombenreihe, die über die Hafenanlage hinwegläuft.

Der Funker meldet jetzt zwei Scheinwerfer direkt hinter der Maschine. — Der Feuerschein der platzenden Granaten liegt ungefähr 200 Meter zu hoch. Die Richtung ist verteufelt gut. Wir kurven immerzu und drücken dabei mit fünf Meter in der Sekunde.

Der Funker, der jetzt von hinten die heranflüchtenden bleichen Finger am besten beobachten kann, dirigiert den Flugzeugführer, der ja hinter seinem Vorhang völlig blind fliegt. Ich höre ihn rufen: „Linkskurve, drücken, so ist es gut!" Ich selbst habe mein Gesicht an die Scheiben der Kanzel gelegt, um nach Möglichkeit den Lichtkegel hinter uns zu sehen. Die krepierenden Flakgranaten liegen jetzt rechts und zu tief. Mit unserer schnellen Maschine kommen wir in kurzer Zeit aus dem Wirkungsbereich der feindlichen Abwehr. Wir gehen jetzt auf 2500 Meter, um noch die Autokolonnen mit unseren Maschinengewehren zu beharken.

Wunderbar sieht es aus, wenn die Leuchtspurmunition in langen Reihen nach unten flitzt. Fünf Minuten sind jetzt seit dem Abwurf der Bomben vergangen; ich bin gerade damit beschäftigt, eine neue Trommel aufzusetzen, als plötzlich eine lange Feuergarbe von oben herab an der Kanzel vorbeischießt. Im selben Augenblick meldet der Heckschütze: „Nachtjäger schießt von hinten oben auf uns!!"

Der Pilot hat die Vorhänge entfernt. Wieder geht das Kurven los, mehr noch als vorhin. Rata-Überraschung! „Alles Feuer stoppen! Hallo Pilot, keine Höhe mehr verlieren!"

Dieser Bursche in seiner Rata hat uns schießen sehen — muß gerade in der Nähe gewesen sein! Verräterisch sind unsere Auspuffflammen und wohl gut von einem Jäger nachts anzunehmen.

Doch, mein lieber Junge, deine erste Garbe hätte gleich sitzen müssen. Einmal hast du uns überrascht, — jetzt sollst du uns so leicht nicht wieder kriegen! —

„Hallo, Pilot, weiterkurven, dabei langsam Höhe gewinnen! Hallo, Heckschütze, Hallo Funker, nur schießen, wenn auf uns geschossen wird. Pilot dirigieren!"

Ich habe das kaum durchgegeben, als eine zweite Geschoßgarbe vorbeifegt, dieses Mal von hinten unter der Maschine durch. Anerkannt gut, der Bursche, — ist bestimmt kein Anfänger! Der Funker schießt eine kurze Feuergarbe auf den Anfang dieser Geschoßgarbe. Dann ist wieder Ruhe. Die rötlichen Geschosse sinken langsam weit voraus wie kleine Glühwürmchen zur dunklen Erde. Noch zwei Feuergarben sehen wir, doch weiter rechts von uns. Der Jäger sucht unser Feuer herauszulocken, er hat uns verloren, doch wir tun ihm diesen Gefallen nicht.

Über der Front geben wir unsere Abwurfmeldungen durch; ich lasse noch hinzufügen: „Achtung, Nachtjäger!" Die nächste Maschine ist gewarnt.

Kurze Zeit darauf, es ist jetzt 1.07 Uhr, fliegen wir auf Kurs unseres Flughafens in 2500 Meter Höhe, als wenn nichts geschehen wäre. Es scheint jedenfalls so, denn es ist wieder still in der Maschine; aber ich weiß, wie sich jeder in seinen Gedanken mit diesem erstmaligen Erlebnis beschäftigt.

Die Wolkenschleier haben sich aufgelöst, die Wasserspiegel der Flußwindungen sind bald im schwachen Mondlicht gut zu erkennen.

„Hallo, Funker! Durchgeben an Bodenstelle: Landung in 30 Minuten. Anschließend umschalten auf Reichssender Stuttgart!" Ich würde mich freuen, wenn ich auf diesem Wege dem Reichssender Stuttgart meinen Dank und den meiner Kameraden übermitteln könnte, denn wie oft haben wir bei Tag und Nachteinsätzen durch ihn nette Unterhaltungsmusik gehabt, wenn wir unseren Feindflug hinter uns hatten, und über eigenem Gebiet wieder dem Heimathafen zusteuerten. Man kann die Gefühle schlecht beschreiben, die einen bewegen, wenn man vom Feindflug zurückkehrt und neben dem gleichmäßigen, das Gefühl unbedingter Sicherheit ausstrahlenden Gebrumm der Motoren rechts und links neben sich, unter sternklarem Himmel über spanischem Hochland aus Deutschland deutsche Walzer, Märsche und Tanzmusik hört.

Zum Träumen hat dann keiner Zeit; jeder ist für jeden hellwach in der Maschine. Es hat eben eine andere Wirkung bei uns: Wir sind allzeit verdammt lustige Gesellen, die sich an jedem Tag auf den nächsten freuen, die ihre ganz bestimmten Gedanken über das Leben haben, aber nicht weiter davon sprechen. Nach der Landung bietet derjenige den anderen seine Zigarette an, der sie zuerst aus seiner Kombination herausgebrockelt hat; dann wird der Flug besprochen — und jedesmal haben wir etwas gelernt, nicht nur für uns, aber darüber sprechen wir weiter nicht.

Allein über der Front

Die Gruppe bekommt den Auftrag, die Hafenanlagen und Schiffe im Hafen von Barcelona anzugreifen. Der Kommandeur gibt den Einsatzbefehl: „K. greift an mit Führerkette und drei Staffeln Hafen Barcelona. Angriffshöhe 5000 Meter, Anflug von See aus von Süden nach Norden. Ein Anflug. Es kommt darauf an, Truppenausladungen im Hafen zu stören. Start in einer halben Stunde."

Die Staffelkapitäne fahren zu ihren Staffeln zur Besprechung, und in einer halben Stunde stehen alle Maschinen am Start. Es starten hintereinander die Führerkette, in der ich als linker Ketten-

hund fliege, und die drei Staffeln. Der Abflug verläuft programmmäßig. Wir gehen langsam Richtung Front auf Höhe.

Auf halber Strecke muß der Kommandeur wegen Maschinenschadens nach Zaragoza zurückkehren. Ich kehre zunächst mit um, weil ich nicht weiß, was der Kommandeur beabsichtigt. Doch dann bekomme ich durch Funk durch, daß ich mich an die erste Staffel anhängen soll, um mit ihr an die Front zu fliegen. Ich befehle wieder Kurs auf Barcelona und halte Umschau nach der ersten Staffel, die aber nirgends zu sehen ist. Wir fliegen jetzt unmittelbar unter einer geschlossenen Wolkendecke in 2500 Meter Höhe, und ich entschließe mich, durch die Wolkendecke durchzuziehen, weil ich annehme, daß die Staffeln schon vor mir durchgezogen sind und sich über den Wolken auf dem Wege zur Front befinden. Ich gebe meinem Flugzeugführer die entsprechenden Befehle, und schon ziehen wir in die milchigweißen Wolken hinein.

Die Wolken werden immer dunkler; ich sehe kaum noch die Tragflächenenden unserer Maschine. Aber ein Blick auf die Blindfluginstrumente überzeugt mich davon, daß wir normal steigen. Bei 4000 Meter wird es etwas heller, bisweilen scheint die Sonne schon durch, und ich hoffe, daß wir in den nächsten Sekunden aus den Wolken herauskommen. In dem Augenblick meldet mir mein Flugzeugführer, daß alle Instrumente vereist sind und er nicht mehr kontrollieren kann, ob die Maschine normal steigt. Ich sage ihm, daß wir gleich durch sein müssen und er wie bisher weitersteigen soll.

Plötzlich neigt sich meinem Gefühl nach die Maschine nach rechts, und dann trudeln wir über die rechte Fläche mit der mit Bomben schwer beladenen Maschine ab. Die Maschine stürzt führerlos ab, der Flugzeugführer hat keine Gewalt mehr über sie. Ich gebe Befehl an meine Besatzung, alles zum Abspringen fertigzumachen, weil wir uns über 1500 Meter hohen Bergen befinden und ich nicht weiß, ob die Wolken aufliegen und wann sich die Maschine wieder fängt. Ich selbst mache die Absprungklappe in der Kanzel auf, lege meinen Brustfallschirm an und starre auf den Höhenmesser, der stetig sinkt, um zu sehen, ob es schon Zeit ist, abzuspringen. Meine Besatzung ist ebenfalls absprungbereit und wartet auf meinen Befehl.

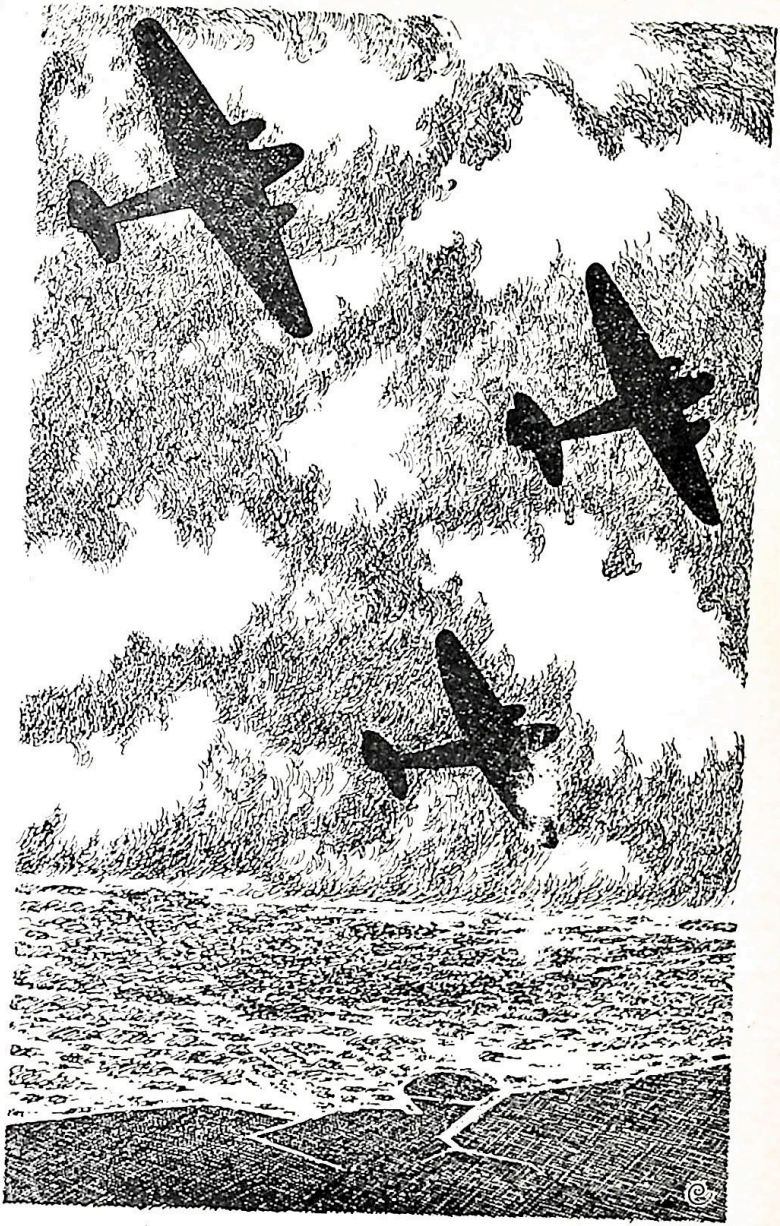
Bei 2500 Meter bekommen wir Erdsicht. Noch hat die Maschine eine vollkommen unklare Lage zur Erde; doch dann geht sie plötzlich auf den Kopf, und wir stürzen auf die Erde zu. Der Flugzeugführer fängt sie vorsichtig wieder ab, wir fliegen normal weiter und nehmen wieder den alten Kurs auf Barcelona auf. Jetzt sehe ich auch, wie stark die Maschine vereist ist: an den Flächen und auch vorn an der

Kanzel starke Eisansätze. Ich nehme die Orientierung auf und stelle fest, daß wir vierzig Kilometer westlich von Tarragona sind. Von den anderen Maschinen ist nichts zu sehen. Das Wetter hat sich an der Küste gebessert. Über Tarragona liegt strahlender Sonnenschein.

Ich gebe auf dem Funkwege an die Staffeln durch, daß sie über Tarragona in 4000 Meter Höhe auf mich warten möchten, weil ich nicht allein auf Barcelona fliegen kann. Mein Funkspruch wird von der ersten Staffel bestätigt. Sie sammelt über Tarragona. Aber unsere Maschine ist durch die Vereisung sehr langsam geworden und steigt kaum noch. Es gelingt uns, langsam auf 3500 Meter Höhe zu klettern, und wir sehen, wie sich 1000 Meter über uns die anderen Maschinen wieder zu Ketten zusammenschließen. Wir versuchen auch auf dieselbe Höhe zu kommen, um uns anzuschließen. Es gelingt dem Flugzeugführer aber nicht, weiter zu steigen, weil das Flugzeug zu stark vereist ist. Über 3500 Meter kommen wir mit der Maschine nicht.

In 3500 Meter Höhe können wir aber nicht allein Barcelona angreifen, weil wir dann entweder von der Flak abgeschossen werden oder den roten Jägern zum Opfer fallen. Andererseits will ich aber meine 2000 Kilogramm Bomben nicht wieder mit nach Hause bringen. Wir fliegen deshalb an der Küste von Tarragona nach Barcelona entlang, um ein geeignetes Ziel für unsere Bomben zu finden. Bei L..., das etwa zwanzig Kilometer jenseits der eigenen Linie liegt, entdecke ich im Hafen einen größeren Dampfer, der zurückgehende Rote aufnimmt. Das ist ein geeignetes Ziel für unsere Bomben. Anflug und Zielen werden erschwert durch Wolkenfetzen, die sich in 2500 Meter befinden. Doch wir haben Glück: als ich das Ziel in meinem Visier habe, ist die Wolkendecke gerade aufgerissen, und ich kann die Bomben werfen. Beobachtung der Bombenlage ist wegen sich vorschiebender Wolken nicht möglich. Doch meiner Schätzung nach muß der Hafen getroffen sein.

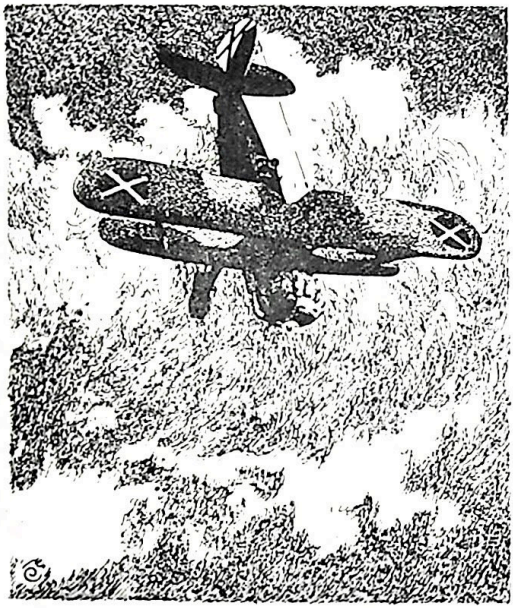
Ich habe gerade die Bomben geworfen, als sich von rechts sechs rote Jäger, aus allen Rohren schießend, auf uns stürzen. Wir sind ein geeignetes Objekt für die Roten, weil wir allein sind und uns nur mit drei Gewehren wehren können. Funker und Mechaniker feuern auf die angreifenden Jäger. Ich selbst komme kaum zum Schießen, weil die Jäger von hinten angreifen. Wir nehmen Kurs auf die eigenen Linien und müssen die wiederholten Angriffe der Jäger ertragen. Mein Mechaniker hat nur noch zwei Trommeln; ich schleppe ihm einige von meinen nach hinten. Die beiden Schützen sind vollkommen ruhig, lassen die Jäger nahe genug herankommen



und setzen ihnen dann ihre Geschoßgarben vor die Nase. Wir nähern uns den eigenen Linien. Noch greifen die Jäger unentwegt an. Plötzlich fängt die eigene Flak an zu schießen. Noch einer macht einen letzten Versuch, uns Treffer beizubringen. Dann zieht auch er es vor, abzudrehen und uns in Frieden zu lassen. Weit über die eigenen Linien trauen sich die Roten nie. Wir fliegen nach Hause und stellen nach der Landung fest, daß wir nur wenige Treffer haben.

Stuka

Die Sturzkampfgruppe bekämpft kleine Ziele in fast senkrechtem Sturzflug mit einer Bombe schwersten Kalibers. Vor wenigen Jahren erst in Deutschland entwickelt, stellt sie heute bereits eine gefürchtete Waffe dar, die ihre Feuertaufe in Spanien bei den Kämpfen um



Teruel, Anfang 1938, erhielt. Bald war die kleine, wie ein Raubtier anmutende Maschine bei Freund und Feind bekannt, hier unter dem Namen „Jolanthe", während die Roten sie „Angelita" nannten.

Wo auch immer in den kommenden Monaten ein wichtiges Punktziel zu bekämpfen war, sei es eine Brücke, ein Verkehrsknotenpunkt, ein Munitions- oder Brennstofflager, der Sitz eines Truppenstabes,

ein Schiff oder eine für die „K." unangenehme Flakbatterie — unermüdlich griff die Stuka an und kannte nur ein Ziel: Volltreffer!

Zur Katalonienoffensive gab es als Weihnachtsgeschenk neue, stärkere und schnellere Maschinen. Im Hafen Tarragona wurde ein fluchtbereiter Dampfer versenkt, ein zweites mit Kriegsgerät beladenes Schiff noch vor Einfahren in den Hafen Barcelona durch Volltreffer zerstört.

Der letzte Einsatz der Stuka bei der Toledo-Front im März 1939 brachte ihr noch einen schönen Abschlußerfolg: vier Angriffe — vier Volltreffer!

In vielen hundert Fällen hat die Stuka ihre Kriegstüchtigkeit bewiesen und ihrem Namen als „Scharfschütze unter den Kampffliegern" Ehre gemacht.

Dicke Luft über . . .

Der erste Weihnachtsfeiertag 1938 hatte sich als Großkampftag für uns herausgestellt. Schon seit dem Morgengrauen erfolgte Frontflug auf Frontflug. Kaum waren wir von einem zurück, wurden unsere braven „Jolanthen" schon wieder zum nächsten Flug vorbereitet.

Einige Kameraden versahen die Maschinen mit Bomben, andere ergänzten den Brennstoff und überprüften die Motoren. Der nächste Frontflug führte uns weit in Feindesland. Die Flugbesprechung war beendet, und der Kettenführer gab den Befehl „In die Maschinen!" Jetzt hieß es doppelt auf dem Posten zu sein, denn die Möglichkeit großer Überraschungen war durch diesen ausge-

dehnten Flug vorhanden. In 5000 Meter Höhe zogen wir unsere Bahn in Richtung . . .

Die Kampfstaffeln waren auch auf dieses Ziel eingesetzt, und in noch größerer Höhe schauten mit wachsamem Auge unsere Jäger nach feindlichen Maschinen aus. Nichts war am ganzen Himmel vom Feind zu sehen; unter uns lag ausgebreitet die scheinbar friedliche Erde. Es mutete fast an, als ob überhaupt kein Krieg wäre. Doch bald kam es anders. Die Kampfstaffeln hatten ihr Ziel erreicht, und die feindliche Flak gab ihr Bestes her, um diesen Angriff zu vereiteln. Mutter Erde sah nicht mehr so friedlich aus. Überall, wo man hinsah, konnte man ein ständiges Aufblitzen von Mündungsfeuern beobachten. Der vorher wolkenlose Himmel hatte sich ebenfalls schnell verändert. In diesen Hexenkessel mußten auch wir hinein.

Die Kampfstaffeln hatten ihre Pflicht getan, und nun konzentrierte sich das Flakfeuer auf unsere drei Maschinen. Durch scharfe Links- und Rechtskurven sowie durch Höhenwechsel gelang es uns, immer wieder der Wirkung der Sprenggeschosse zu entgehen. Das Ziel war erkannt, und der Kettenführer gab das Zeichen zum Angriff. Senkrecht, umgarnt von Schrapnellgeschossen der roten Flak, stürzten wir auf unser Ziel los. Je tiefer wir kamen, um so mehr kamen wir in den gefährlichen Bereich der mittleren Flak. Aber der Sturz, der größte Konzentration auf das Ziel erfordert, läßt Gedanken hierüber gar nicht aufkommen. Nach einigen Tausend Meter Sturz wurden die Bomben ausgelöst, und das oft gesehene Schauspiel wiederholte sich von neuem. Ein kurzes Aufblitzen und eine gewaltige Rauchwolke kennzeichnete die Stelle des Einschlages der Bomben. Zeit zu irgendwelchen Betrachtungen gab es nicht; jetzt hieß es, auf Flakfeuer und feindliche Jäger aufpassen! Durch den Sturz waren wir auch in den Bereich der leichten Flak gekommen, die noch nie unser Freund gewesen ist. Durch ständigen Richtungs- und Höhenwechsel wanden wir uns in etwa 1000 Meter Höhe über dem Erdboden entlang. Die Sprengwölkchen der mittleren Flak sowie die Brandgeschosse der leichten Flak kamen bald näher, bald waren sie weiter von uns entfernt. Der unermüdlich starke Beschuß durch die Flak hatte nicht den gewünschten Erfolg, und wir stellten fest, daß uns auf einmal kein „Blumenstrauß" mehr entgegensauste.

Doch unsere Hoffnung, nun ruhig nach Hause fliegen zu können, war irrig. Hatte man uns vorher wie einen Vogel abschießen wollen, so sah man jetzt davon ab und schoß einfach Sperre, d. h. man legte eine Wand von Granaten zwischen uns und die Front, um

uns den Rückflug zu verwehren. Eine riesige bunte Mauer von Sprenggeschossen aller Kaliber versperrte uns den Weg. Ein Durchkommen war unmöglich. Es blieb nichts anderes übrig, als diese verderbenbringende Wand mit unseren wendigen Maschinen zu umfliegen. Hierbei sandte man uns noch viele „Grüße" nach; aber endlich waren wir aus dem Gefahrenbereich heraus und konnten mit allen drei Maschinen unbehelligt unseren Heimweg antreten.

Auf dem Flugplatz gelandet, legten unsere Gesichter ein beredtes Zeugnis von dem Geschehenen ab. Vieles blieb unausgesprochen, aber es hat sich als ein großes Erlebnis in unser Gedächtnis eingeprägt — für alle Zeiten.

Wir Jäger!

Die Aufgabe der J. bestand darin, die Luftüberlegenheit zu erkämpfen und damit den Einsatz der gesamten Legion zu sichern. Hinzu kamen als Nebenaufgabe Tiefangriffe auf Stellungen, Nachschubkolonnen und rote Flugplätze zur Unterstützung der Erdtruppen und Bekämpfung der feindlichen Luftwaffe auf der Erde.

Anfang August 1936 kamen die ersten Jagdflieger in Cadiz mit einer Staffel He 51 an. Die ersten Einsätze erfolgten von Sevilla aus zur Sicherung der Truppentransporte aus Afrika, danach kam die Staffel an die Madridfront. Als im November 1936 die Legion Condor als eigener Truppenverband aufgestellt wurde, wurde die Staffel durch drei weitere Staffeln verstärkt. Zwei Staffeln wurden gleich an der Nordfront eingesetzt, die beiden anderen Staffeln wurden nachgezogen. Bis Januar 1937 lag das Schwergewicht der Tätigkeit noch an der Madrid-Front, um sich dann in der Zeit vom Februar bis Juni 1937 an die Nordfront zu verlagern. Die Leistungen der Flugzeugführer in dieser Zeit waren deshalb so bewundernswert, weil die He 51 fast allen Typen der roten Jagdflieger bei weitem unterlegen war. Im März 1937 kamen die ersten Bf 109 (Messerschmidt) hier an. Die zweite Staffel wurde mit Bf 109 ausgerüstet und übernahm die jagdfliegerischen Aufgaben, die vierte Staffel wurde aufgelöst und die beiden übrigen He-51-Staffeln führten Tiefangriffe durch. Als im Juli 1937 die rote Brunete-Offensive Erfolg hatte, wurde die J. zu Hilfe geholt, die beschleunigt mit ihren Tiefangriffen zum Einsatz kam. Dann ging es wieder an die Nordfront, bis im Oktober 1937 der Norden be-

freit war. In der folgenden Kampfpause wurde die Jagdgruppe umorganisiert. Die erste und zweite Staffel wurde voll mit Bf 109, die dritte und wieder neu aufgestellte vierte Staffel mit He 51 ausgerüstet. In den weiteren Kampfhandlungen kam die J. an die Front von Teruel und beteiligte sich nach der Einnahme dieser Stadt an der ersten und zweiten Ebro-Offensive, bis der Durchbruch zum Mittelmeer am 15. April 1938 gelungen war. Pausenlos folgten die Einsätze, denn das Ziel war Valencia. Der Einsatz der Tiefangriffsstaffeln wurde immer schwieriger, da die Erdabwehr (2-cm-Flak) immer mehr vervollkommnet wurde. Infolge der

großen Verluste nahm man von den Tiefangriffen Abstand; die vierte Staffel wurde aufgelöst und die dritte Staffel ebenfalls mit Bf 109 ausgerüstet. Im Juli 1938 brach die rote Entlastungsoffensive im Ebrobogen los, und das Schwergewicht der Einsätze der J. verlagerte sich dorthin, bis Mitte November, nach schweren Kämpfen in der Luft und auf der Erde, der Rote auch hier zurückgeworfen war. Nach einigen Wochen Ruhe trat die Jagdgruppe Mitte Dezem-

ber 1938 in die Katalonienoffensive, die große Anforderungen an Mensch und Material stellte, aber noch größere Erfolge brachte. Bis zur französischen Grenze wurden die roten Flugzeuge gejagt. Danach rüstete sich die J. zum Endkampf und wurde Ende März 1939 in der Toledooffensive eingesetzt, ohne jedoch zur Wirkung zu kommen, da kein Gegner mehr in der Luft vorhanden war und der ganze rote Widerstand in sich zusammensank.

In ihrer zweieinhalbjährigen Kampfzeit hat die J. 314 anerkannte Luftsiege aufzuweisen.

Mein großer Tag!

Es war am 3. November morgens, der für mich ein denkwürdiger Tag in meinem Leben werden sollte. Die Besprechung durch den Staffelkapitän war beendet; wir hatten den Schutz einer Bombergruppe im roten Einbruchsgebiet zu übernehmen. Anschließend freie Jagd, — eine ganz alltägliche Sache. Die K., unsere großen Brüder, trafen wir an der ausgemachten Stelle und flogen dann mit ihnen bis zu ihrem Ziel, ohne daß auch nur eine rote Maschine zu sehen war. Mächtig strengte sich die rote Flak an, aber vergebens. Ohne auf die schießende Flak zu achten, flogen die Bomber weiter, ließen ihr Eisen am Ziel fallen und zogen in einer Linkskurve wieder nach Hause. Wir begleiteten sie noch auf nationales Gebiet. Wie immer verabschiedeten wir uns durch Heranfliegen einer Rotte und machten kehrt zur freien Jagd.

Fünfzig Minuten Flugzeit hatten wir schon und waren nahe daran, nach Hause zu fliegen, da plötzlich gab mein Rottenführer ein kurzes Wackelzeichen; das heißt: Feind in Sicht. Eine Sekunde später befand er sich auch schon im Sturzflug. Ich setzte mich in die richtige Position und sauste hinter ihm her. Von 6000 Meter Höhe ging es runter. Erst im Stürzen sah ich die unten fliegenden Curtisse. Zwei Staffeln: eine in etwa 2500 Meter, die andere darunter. Anscheinend hatte mein Rottenführer die obere Staffel gar nicht gesehen, denn er sauste an ihr vorbei, um die darunter fliegende anzugreifen. Da sehe ich plötzlich wie er seine Maschine hochreißt und von unten die obere Staffel angreift. Er muß sie im letzten Augenblick gesehen haben. Genau in gleicher Höhe kam ich nach dem Abfangen mitten in die angegriffene Staffel feindlicher Jäger.

Was geschah, war Sache von Sekunden. Genau auf mich zu, etwas links versetzt, kam eine Curtiß und schoß auf mich.

Die Schüsse gingen aber alle knapp links an mir vorbei. Die Zeit und der Abstand waren so gering, daß es unmöglich für mich war, etwas nach links zu drehen. So flogen wir um Haaresbreite aneinander vorbei. Ohne daß ich es voraussehen konnte, saß ich schon in einer neuen Angriffsposition, denn fünfzig Meter vor mir flog eine Curtiß in einer ganz leichten Linkskurve. Sie flog mir genau in die Geschoßgarbe. Jetzt sah ich nur noch eine Maschine und hatte nur den einen Gedanken, sie abzuschießen. Ohne Feuerpause ging es vom ersten zum zweiten Angriff. Der zweite war besser. Schon sah ich Stücke abfliegen, da mußte ich auch hochziehen, sonst wäre ich mit meiner Maschine durch den Rumpf der kurzen, dickleibigen Curtiß hindurch. Sofort warf ich meine Maschine nach links, fast auf den Rücken. Da sah ich, wie die Curtiß, schwer rauchend, abstürzte.

Als ich wieder aufschaute, traute ich meinen Augen nicht: soviel rote Maschinen hatte ich noch nicht gesehen. Deutlich sah ich die blauen Fäden der Brand- und Rauchmunition an meiner Kabine vorbeifliegen. Immer wieder kommen die Roten auf mich zu. Also: Hochziehen! — Doch das nutzte auch nichts. Haargenau auf mich zu, von oben, nahmen mich drei Ratas an. Das Blitzen der Maschinengewehre aus dem gewaltigen Sternmotor nahm mir fast alle Hoffnung, aus diesem Hexenkessel wieder heil 'rauszukommen. Da schossen auch schon drei Schatten an mir vorbei. Nun, was kommt jetzt? — — Es wurde angenehm still um mich. Die Aufmerksamkeit ist auf den Motor gerichtet, wunderbar, er ist heil. Na, so was freut ein'n denn ja auch!

Doch — was ist das? — Plötzlich Rauchfahnen aus meinem Motor. Bin 3500 Meter hoch. — Also doch Treffer im Motor? Ich sehe nach der Front. Es reichte nicht. Was jetzt? Wie ein Glücksstrahl wurde mir plötzlich klar, was los war. Ich hatte vergessen, den Kühler aufzumachen, den ich beim Sturzflug geschlossen hatte. Nun hatte ich eine Wassertemperatur von 100°. Sofort riß ich das Gas raus, machte den Kühler auf und ging in den Sturzflug über, um das Wasser zu kühlen. Von den roten Jägern war nichts mehr zu sehen. Ich schloß mich den eigenen Maschinen an und flog mit ihnen nach Hause. Unten auf dem Boden sah ich dann ein Feuer mit einer riesigen Rauchfahne. Da kam mir nun erst vollständig das freudige Bewußtsein meines ersten Abschusses. Es hat wohl Kampf gekostet, aber dieser Abschuß eines roten bolschewistischen Jägers war reichlicher Lohn.

Tiefangriff

„Flugzeugführer!" hört man die Stimme des Staffelkapitäns. Offiziere und Unteroffiziere treten um ihn herum. Heute soll ein Tiefangriff durchgeführt werden. Wir hatten schon gestern abend davon erfahren.

Es ist noch fast dunkel. Flugzeugwarte arbeiten an den Maschinen, die zum Teil schon warm laufen. Auspuffflämmchen zucken im regelmäßigen Takte hell auf. Einzelne Stimmen übertönen das Rummeln und Knattern der Motoren, — Befehle der Kettenmeister, des Oberwerkmeisters. Wir stehen etwas abseits. Der „Capitano", so nennen wir Offiziere unseren Staffelkapitän, gibt uns Auftrag und Ziel bekannt: „Tiefangriff auf feindlichen roten Flugplatz 100 Kilometer hinter der Front". Wir werden in zwei Ketten zu je vier Maschinen angreifen. Die erste Kette nimmt der Käpt'n selbst, die zweite „Jakob", Oberleutnant mit sieben Abschüssen. Es folgt Einteilung der Flugzeugführer und Maschinen. Wir fliegen von See her in 4500 Meter Höhe. Über der Küste stoßen wir herunter und greifen den Platz in der Längsrichtung Ost-West an. Dann Hochziehen, Rechtskurve. Zweiter Angriff von Norden nach Süden. Von eigenen Aufklärern sind feindliche Jagdflugzeuge, Ratas und Curtisse, überall am Platzrand erkannt. Daher: weitere Angriffe, je nach Lage, d. h. feindliche Abwehr, Gegenangriffe aus der Luft. Der Käpt'n schärft uns noch ein: „Ketten zusammenbleiben. Abflug auf Sammelzeichen! Abflugrichtung: See! Bei Motorstörung oder Treffern Richtung Front fliegen!" Frontverlauf sieht jeder auf der Karte genau ein. Alles ist bis ins einzelne genau durchgesprochen. Start ist 6.30 Uhr. Nun das militärisch Unumgängliche: „Noch Fragen?" — — „Keine, danke! An die Maschinen!" —

Ich fliege als Vorletzter des ganzen Haufens, bespreche mich noch kurz mit meinem Kaczmarek, einem Unteroffizier und prächtigen Kerl, der auf Biegen und Brechen dranbleibt. Also dann „Hinein!"

Im Osten, hinter den Bergen dämmert allmählich der Morgen herauf. Der Himmel ist vollkommen klar. Hier unten im Tal leichter Frühdunst und verdammt kalt. Da, endlich meine Maschine. Laufe schon eine geschlagene Viertelstunde. Steht wieder mal ganz unten der Kahn. „40 Start — und schießklar!" meldet mir mein treuer erster Wart, ein Baum von Hamburger. Einem so eng verbundenen Kumpan reicht man die Hand. „Morgen!" „Morgen, Herr Leutnant!" Ich fahre in den bereit gehaltenen Fallschirm. Er hakt den rechten, ich den linken Haken ein; das ist so abgemacht, denn es

lohnt sich, wenn's mal schnell gehen soll, bei Alarm usw. Ich klettere in den Sitz, schnalle mich fest. Brandhahn, Kühler auf, Netz und Zündung eingeschaltet. Fertig. Der kurbelt vorne schon wie 70! „Frei!" Ich ziehe den Starter. Leicht Gas geben. Schon läuft der Vogel. Atemschlauch festhaken, Kabinenriegel vorschieben, ein Blick noch mal auf die Instrumente. Alles „claro". Kann meinetwegen losgehen. Kurzes Winken, Bremsklötze weg. Mein Wart hebt die Hand. Ich kann abrollen. Die erste Kette steht schon zum Start bereit, die zweite setzt sich gerade in Bewegung. Die Positionslichter sich eingeschaltet, sonst könnte man die Maschinen kaum sehen. Ich rolle, links an den Kettenführer heran. Acht Motoren laufen auf 1000 Touren. Acht Jäger sind zum Start bereit. Fertig! Jetzt — der Staffelkapitän gibt Gas — die erste Kette. Jetzt die zweite. Ich bleibe dicht am Kettenführer. Eine lächerlich geringe Handbewegung, den Gashebel nach vorn zu schieben und mit ungeheurer Kraft und Geschwindigkeit ziehen 1000 Pferdekräfte den Vogel spielend in die Höhe.

Wir klettern auf 2000 — 3000 — 4000 Meter. Im Osten wird es heller, gleich wird die Sonne hinter dem glatten Spiegel des Mittelmeeres aufsteigen. Nach Westen zu Katalonien. Die Täler in Morgennebel gehüllt. Eben taucht der Sonnenrand am Horizont aus dem Wasser heraus. Man möchte einen Augenblick verhalten. Wunderbare Herrlichkeit — wie so oft hier oben: die überwältigend malerische Fülle und Pracht von Wolken, Himmel und Sonne!

Aufpassen! Schon fast zwei Längen zurück! Gas geben — so — gut! Atemschlauch in den Mund! Sauerstoff aufdrehen! Augen aufgemacht und aufs „siebte Gewinde" gedreht! Wenn was kommt — diese bekannten heimtückischen Pünktchen in der Ferne, — dann wird gewackelt, wenn der Käpt'n das Zeichen nicht schon gegeben hat; der sieht ja meist am besten. Abgesehen davon: so früh ist bestimmt noch keiner unterwegs von diesen Brüdern.

Der Höhenmesser zittert langsam auf 4500 Meter. Tief unten die Küste. Da schläft noch alles. Oder — sie stürzen Hals über Kopf in die Refugios (Schutzräume).

Links unter der Fläche die beschneiten Zacken der Pyrenäen im ersten Sonnenlicht. Da — steil unten ein hellerer Fleck im Grau des Bodens —, nordostwärts dieses Ortes muß es sein. Die Augen suchen angestrengt. Der Staffelkapitän geht leicht in die Rechtskurve, wir überschneiden. Dann Linkskurve, Gefechtsreihe links. Jeden Augenblick wird es losgehen.

Siehste! Eben kippt der „Capitano" ab — angedrückt — Kühler zu, Bodenlader ein, Latte*) verstellen, das Leuchtkreiskorn einschalten und 'runter wie 'n Lift. So mit vierhundert bis fünfhundert Sachen „abajo"! Mit dem einen Auge am rechten Vordermann, das andere späht nach dem Ziel. Der Platz ist verdammt schlecht zu sehen, leichter Dunst. Jetzt schon durchs Kreiskorn peilen. 1500 — 1000 — 700 — 600 — so — jetzt genau zielen! Rechten Platzrand anhalten! Kaum zu erkennen; dunkle kleine Schatten. Mensch, da links fliegen ja welche, Curtisse, eine — zwei — drei, eine schon weiter weg — rechts eine „Me" hinterher. Der ist versorgt.

Links von mir eine Curtiß, zieht 'rum, mir von unten her entgegen. Ich herum, links 'reingelatscht, drauf zu! Frecher Hund! Zuck — wir sausen aneinander vorbei. Hart über dem Boden abgefangen — hoch! Eine Affenfahrt habe ich drauf; wie ein Pfeil schießt der Vogel wieder hoch. Fahrt wird langsamer; jetzt schnell „Holzauge" nach allen Seiten, oben, unten; kein roter Kerl im Umkreis. Zack — 'rum — wieder hinunter. Quer zum Platz. Da — ich sehe die einzelnen Vögel stehen. Abzugshebel herum, mit allen Maschinengewehren drauf! Alles 'raus aus den Läufen — auf den roten Vogel da unten! Wird immer größer Rasend schnell. Gut 'reinhalten! Da — kleine Flämmchen! Höchste Zeit — den Knüppel an den Bauch! Im Nu saust der Platz vorbei. Ich reiße den Kopf zurück: noch brennt sie nicht. Steil ziehe ich meine Kiste hoch, Turn links. Kurzer Blick nach rechts — rückwärts — mein „Katschmarek" — wie nach Wunsch, sauber, 'rein der Bursche. Unten von allen Seiten unsere „Me's". Die weißen Abzeichen blitzten sekundenschnell in der Sonne auf.

Nochmals mit Fahrt abwärts. Dasselbe Ziel! Sauber 'reinhalten — sauber — ja — so! Wie glühende Nägel jagen die weißen Leuchtspuren in den Rumpf der „Rata"! Mitte Fadenkreuz auf den Motor! Da — hurra! — Rauchqualm — Stichflamme!!! Weg — Hoch! — Eine „Me" gibt Sammelzeichen — hin! Noch mal die Augen nach hinten: auf dem Platz brennt es an mehreren Stellen. Drei — vier — sieben Brände zähle ich. Donnerkiel, das wäre ein Erfolg! Junge, Junge, das war ein Ding! Ist direkt 'n bißchen warm hier drinnen in der Kabine. Meinen Atemschlauch habe ich vor lauter Begeisterung immer noch in der Schnauze und kaue noch wie ein Irrer daran herum. Lento,

*) Latte = Luftschraube, Propeller.

lento! Nun aber nach Hause! Richtung Heimat im Tiefflug an der Küste entlang.

Nach fünfzehn Minuten kommt unser Flugplatz in Sicht. Wir schließen dicht auf, drücken den Platz an, ziehen hoch, landen einzeln und rollen zum Staffelstandplatz. Die Warte winken uns ein. Motor kurz abkühlen. Aus. Noch einige Schläge, die Latte steht. Mein Wart ist schon auf der Fläche: „Alles in Ordnung, Herr Leutnant?" — „Ja, schon alles gelandet?" — „Die ‚98' fehlt noch, Herr Leutnant!" — „Wer flog die?" — „Unteroffizier W . . ."

Ich puhle mich 'raus. Gehe zum Staffelkapitän, melde mich zurück: „Gelandet, Maschine in Ordnung!"

Nachbesprechung: Jeder berichtet seine eigenen Erlebnisse. Wir bekommen im ganzen sieben brennende Maschinen durch unsere Beobachtungen zusammen. Das wäre schon recht gut. Einen Abschuß eventuell durch Unteroffizier H., welcher lange auf eine Curtiß geschossen hat. Sicher aber ist nichts. Wir fahren zum Gefechtsstand. Können dort vielleicht durch die Aufklärer Näheres über das Schicksal der „98" erfahren.

Unser Staffelkapitän meldet dem Kommandeur die Staffel zurück. Berichtet. Gerade ist der Aufklärer gelandet, der Aufnahmen gemacht hat. Ich sah ihn während des Angriffs zwischen unseren „Me's" herumfliegen. Ein Oberleutnant tritt in den Kreis, grüßt. Aller Augen sind auf ihn gerichtet. Er erstattet dem Kommandeur Meldung: „Elf brennende feindliche Jagdflugzeuge am Boden erkannt!" Wir sind glückhaft stumm; jeder erwartet noch etwas. „Ebenfalls", fährt der Oberleutnant fort, „eine ‚Me' beobachtet, die in steilem Winkel auf den Platz aufschlug. Zu beiden Seiten der Maschine etwa zwanzig Meter breite helle Flammen. Absprung nicht beobachtet. Vorher beschoß diese ‚Me' Ratas, die in Brand gerieten." Das ist typisch für Unteroffizier W . . .! Wir können uns alles erklären. Er ist noch allein geblieben, ohne auf die Staffel zu achten, und hat weitere Angriffe geführt. Dabei ist er wahrscheinlich von der Erdabwehr abgeschossen. Noch bleibt geringe Hoffnung, daß er heimkehrt. Er ist ein Draufgänger, der es vielleicht zu sehr war. Wir kennen seine Art vom ersten Abschuß her. Über fünf Minuten verbissener Kampf, bis dann endlich der Rote rettungslos fiel.

Wir haben alles gehört. Leutnant S. und ich gehen zur Staffel. Schweigend. Jeder denkt wohl das gleiche. So glänzend der Erfolg auch sein mag: einer von uns fehlt, ist nicht wieder zurückgekommen.

Unkraut vergeht nicht

Die Roten verstanden es seit längerer Zeit meisterhaft, einer Begegnung mit uns aus dem Wege zu gehen.

Ihre Flugwachen meldeten jeden Aufstieg von uns, und die Folge war, daß der Rote dann zu Hause blieb, oder wenn er einen „9er" am Horizont sah, Richtung Heimat abkippte. Ich war schon etwas vergrämt: vierundzwanzig Frontflüge und kein Feind! Das war zuviel für jemanden, der sich danach sehnte, etwas vor die Flinte zu bekommen. Doch beim fünfundzwanzigsten Frontflug sollte es etwas werden. —

Wir saßen gemütlich am Kaffeetisch, als eine Ordonnanz meldete, daß die Staffel in einer halben Stunde startbereit sein sollte. Der Chef wäre zum Gruppengefechtsstand zwecks Entgegennahme des Auftrags befohlen worden. Mutmaßungen: die einen behaupteten, heute könne Feindberührung sein, da der Gegner in den letzten drei Stunden nicht gemeldet wurde, die anderen, darunter auch ich, waren weniger optimistisch, da sie schon zu oft enttäuscht wurden. Inzwischen kam der Chef mit folgendem Auftrag zurück: „Freie Jagd im Einbruchsraum, Start in zehn Minuten!"

Ich ging sofort zu meiner Maschine, hängte mir den Fallschirm um, kletterte in das Flugzeug. Der Motor sprang an, und ich rollte nach der vorher genau festgelegten Reihenfolge zum Startplatz.

Um dem feindlichen Flugmeldedienst nicht allzu leichte Arbeit zu machen, flogen wir weit hinaus aufs Meer und gewannen hierbei an Höhe. Zwei-, drei-, vier-, fünftausend Meter zeigte der Höhenmesser an, und man lutschte schon seit geraumer Zeit an seinem Sauerstoffnuckel. Nun wieder auf Kurs zum Festland, sah man weit unten die Front.

Jetzt ist sie erreicht! Dort unten wird seit zwei Monaten unerbittlich gekämpft, und jedes Stück Boden ist von dem Blute der besten Truppen beider Parteien getränkt. —

Wo ist unser Luftgegner? — Ist wieder keiner da? —

Da — ich traue meinen Augen nicht — tausend Meter unter uns eine Staffel Curtisse. Im gleichen Augenblick wackelt auch schon mein Staffelkapitän, und mit einem Abwärtsschwung stürzen wir uns auf den Gegner. Kurz bevor ich auf Schußentfernung an eine Curtiß herangekommen bin, macht diese eine Kehrtwendung. Auf Kurbeln darf ich mich nun nicht einlassen, da die Curtiß wegen ihrer Wendigkeit im Kurvenkampf der „Bf 109" überlegen ist. Ich ziehe hoch, um eine andere Curtiß in einer für mich günstigeren Position

zu erwischen. Weit in der Ferne, etwas überhöht, sehe ich noch Maschinen und glaube auf Grund ihrer Flugform, daß es eine andere Staffel „Bf 109" sei, was sich aber später als irrtümlich herausstellt. Infolgedessen schaue ich wenig nach vorn, sondern konzentriere mich auf die Curtisse, die einen Abwehrkreis gebildet haben. Vielleicht fliegt doch eine allein weg, denke ich mir im stillen, und die schnappst du dir dann. Nachdem ich so nur nach schräg unten gesehen hatte, schaue ich, einer Eingebung folgend, auch mal nach vorn und nach oben. Das war meine Rettung. Acht bis zehn Ratas brausen, von vorn oben kommend, auf mich und eröffnen das Feuer. Als die Schreckſekunde bei mir vorüber ist, reiße ich das Flugzeug in Richtung Front. — Der Motor zieht nicht mehr? — Schweinerei! — Was ist los? — Ich sehe, daß die rechte Seite meiner Kabine mit Öl beschmiert ist. Treffer im Motor, sage ich mir. Nun, gute Nacht. Die Front ist in weiter Ferne, ich 4000 Meter hoch, vor und hinter mir Ratas, unten Curtisse. Ein Sturzflug bis in Bodennähe ist gleichbedeutend einer Notlandung auf rotem Gebiet. Deshalb ziehe ich vor, im stärkeren Gleitflug mit kleinen Kurven em nationalen Gebiet zuzutrudeln.

Beim Zurückblicken bemerke ich noch, daß mich zwei bis drei Ratas erfolgen. Ein ekelhaftes Gefühl, hilflos vor den Flinten der Roten der Front zuzupendeln.

Die rechte Seite meiner Kabine ist vollkommen verölt. Der Motor hat dauernd Fehlzündungen. Eine Rata fegt mit viel Fahrtüberschuß an mir vorbei und kippt dann in einer steilen Linkskurve nach unten ab. Gleich wird der Affentanz noch mal losgehen, oder — — —

Der Höhenmesser zeigt 1500 Meter. Ich erkenne die Front. Die Abendsonne glitzert. Alles ganz schön, wenn nur nicht mein Motor so stark qualmen würde. — Vielleicht hat dies aber auch seinen Vorteil: die Roten denken, ich brenne, und lassen daher von mir ab. Ich atme nun etwas auf, bange nur noch um meinen Motor. Hoffentlich bleibt er mir nicht ganz stehen. Ich probiere alles mögliche aus, um ihn in Gang zu halten. Inzwischen bin ich bis auf dreihundert Meter Höhe heruntergekommen. — Hurra! Die Front ist erreicht!!! Zweihundert Meter, hundertfünfzig Meter, hundert Meter, achtzig Meter Höhe. Wird der Motor es noch bis zum Flugplatz schaffen?

Fünfzig Meter Höhe, dreißig Meter Höhe, k e i n Notgelände, nur Olivenhaine, nichts als Olivenhaine!

Ein Knall — ein Krachen — weiter weiß ich nichts mehr.

Als ich im Revier aufwache, sehe ich in die Augen meines Kommandeurs, aus denen die Freude darüber leuchtet, daß der von der

Flugwache schon als verbrannt Gemeldete doch noch am Leben ist. — Unkraut vergeht nicht!

Wir Aufklärer!

Es ist noch dunkel, als mich die Ordonnanz wecken kommt. „Ein halb sechs, Herr Leutnant!"

Zögernd, etwas fröstelnd vor der Kälte im Zimmer, stehe ich auf, suche mein Waschzeug zusammen und gehe in den Garten, um mich zu waschen. Das eiskalte Wasser macht mich etwas munterer, aber nicht wärmer. So bin ich froh, als ich endlich Mantel, Pelzstiefel und Handschuhe angezogen, mir in der Dunkelheit meine Karten zusammengesucht habe, und gehe zum Geschäftszimmer, um die letzten Anweisungen des Staffelkapitäns zu holen.

Als ich zurückkomme, läuft draußen bereits der Motor des Wagens, der uns zum Flugplatz bringen soll. Mein Flugzeugführer und Bordfunker stehen davor und melden sich bei mir. Ich gebe ihnen die Hand und murmele mit einem kleinen Schütteln der Schultern „Morgen! Verdammte Saukälte!" Und nach einer kleinen Wei „Frühaufklärung, die alte Tour." Dann füge ich noch scherzend h zu: „Na, alte Leute wissen schon!" Etwas von dem Lächeln bl noch auf den Gesichtern, während wir schweigend, mit einem halb Gedanken noch mal ans Bett denkend, zum Platz fahren.

Dort geht alles ohne Aufenthalt seinen eingespielten Gang: die Maschine ist bereits warm gelaufen; mit halbem Ohr höre ich noch die Meldung des Wartes: „27 — 4, klar" und die des Bildwartes und steige ein.

Während „Teddy", mein Flugzeugführer, abbremst, überprüfe ich kurz das Bildgerät und nicke ihm zu; als er mich fragend ansieht, sehe ich mich schnell noch nach meinem Funker um und gebe dann mit einer Handbewegung das Zeichen zum Start. Die beginnende Dämmerung läßt während des Anfluges zur Front das Land als dunkle Masse erscheinen, die nach Osten zu von einem hellen Schimmer begrenzt wird, dem Meer. Über ihm liegt der zarte rote Schimmer der aufgehenden Sonne wie ein buntes Band.

Wir haben bis zum Überfliegen der Front Zeit, uns das Schauspiel des Sonnenaufgangs anzusehen. Bis dahin haben wir auch das Meer erreicht und fliegen jetzt an der Küste entlang. Ich zeige zum Funker, zum Zeichen dafür, daß wir über der Front sind. Er nickt als Bestätigung zurück.

Die Straßen- und Bahnlinien bilden das alte Bild, geringer Verkehr. Ich zähle die Fahrzeuge und schreibe mir die Zahlen auf. „Teddy" wird allmählich unruhig, da sich „die roten Jäger vom Dienst", wie wir sie scherzhaft nennen, nicht zeigen. Lachend schreie ich ihm ins Ohr: „Die schlafen heute noch!" Der Funker stößt mich an und deutet nach hinten.

Flak! Wenn ich mich nach rechts unten beuge, kann ich die schönen weißen Wolken sehen. Sie liegen zu tief und hinter uns. Als ich „Teddy" verständige, lächelt er und schreit: „Morgenbegrüßung!" Über dem Hafen der Stadt drücken wir gleich an und fliegen im Zickzack, da uns die viele Flak in schlechter Erinnerung ist, und freuen uns, als sich die letzte Wolke hinter uns auflöst.

Jetzt haben wir unseren Kurs geändert und fliegen ins Land hinein. Während ich weiter Straßen, Flugplätze und Bahnen beobachte, lichtbilde und die Ergebnisse notiere, sehen die beiden anderen immer aufmerksamer in die Luft. Als ich wieder einmal aufstehe, fahre ich etwas zusammen, während mich im gleichen Augenblick „Teddy" anstößt. Etwa zweihundert Meter schräg links über uns ist plötzlich eine Rata; ich kann ganz deutlich den großen Sternmotor und die beiden kurzen Flügelstummel erkennen. Im gleichen Augenblick stellt „Teddy" die Maschine auch schon auf den Kopf, ich zeige kurz in Richtung Front und trimme dann, während der Funker auch schon zu schießen beginnt.

Dreitausend Meter zeigt der Höhenmesser. Die Ratas, es waren drei, haben uns beim Wegdrücken verloren. Wir drücken immer noch und sehen als unangenehme Überraschung unter uns fünf Curtisse auftauchen, auf die wir gerade zustürzen. Wir jagen vorn eine Trommel 'raus. Sie stieben auch auseinander, ziehen unter uns hoch, hängen sich hinten wieder an. Der Funker feuert hinten, was das Maschinengewehr hergibt. Vor uns wachsen Berge hoch. „Teddy" fängt die Maschine ab. Ich zeige ihm, wie er fliegen soll.

Über den ersten Berg gehen wir sofort tiefer ins Tal, in eine steile Linkskurve und schlüpfen ins nächste Seitental wieder rechts hinein. Der Erfolg ist bald zu merken, das Maschinengewehr hinten schweigt. Die Curtisse haben uns verloren.

Im selben Augenblick sausen kleine rote Lichtpünktchen von der Erde aus an der Kanzel vorbei und auch größere in längeren Abständen. Wir sehen uns einen kurzen Augenblick an und denken dasselbe, ohne es auszusprechen: Verfl . . . Sauerei!

Plötzlich gibt es einen Knall, die Kiste macht einen kleinen Satz, und als ich die Trimmung bedienen will, sehe ich, daß die Ketten

alle durcheinanderhängen. Verdammt, Treffer, denke ich. Gott sei Dank, das Leitwerk ist nicht beschädigt.

Wir fliegen weiter Zickzack im Tiefflug, inmitten eines wunderbaren, aber gefährlichen Feuerwerks von Maschinengewehren, Gewehrfeuer und leichter Flak, bis wir endlich die Front hinter uns haben und der unangenehme Erdbeschuß aufhört. Dann atmen wir alle auf, sehen uns alle freudig an und schütteln uns die Hand. „Wieder mal Schwein gehabt!"

Einer gegen zehn

„Straßen- und Hafenaufklärung um .....", das ist der knappe Auftrag, den der Staffelkapitän meiner Besatzung gibt. Dieser Auftrag wird täglich morgens und abends geflogen; gilt es doch, sämtliche rückwärtige Bewegungen oder das Heranführen von Verstärkungen rechtzeitig zu erkennen und zu melden. Daß der Hafen sowie verschiedene Brücken von der Flak stark geschützt werden, ist uns bekannt. Außerdem hat sich die gesamte Jagdabwehr um die Stadt konzentriert. Aber Klarheit müssen wir haben. Also Augen auf vor den Jägern, ein möglichst unruhiges Fliegen durch die Flak und in ganzen ein wenig Glück — los ging's!

Zunächst zum Meer, wo kurz vorher die Sonne aufgegangen ist. Die glutrote Sonne, das blaugrün schimmernde Meer, wunderschöne Farbenkontraste! Aber dafür ist jetzt keine Zeit. Mit Kurs .... muß der Straßenverkehr und die Belegung der anderen Häfen festgestellt werden. Schnell werden die Ergebnisse durch Funk an unsere Befehlsstelle durchgegeben. Hinter uns arbeitet fleißig das Bildgerät, denn, was das Auge übersieht, wird zu Hause im Bild gefunden. Flugzeugführer und Bordfunker spähen immer wieder den Himmel ab, und auch für den Beobachter gilt das gleiche: „Augen auf, und immer wieder gegen die Sonne sehen, denn wenn die roten Jäger kommen, kommen sie nur aus der Sonne.

Wir überfliegen nun zwei feindliche Flugplätze; einer ist leer, der andere nur gering belegt. Also scheint ja wieder alles am Himmel zu hängen. Eine Stadt kommt in Sicht, jetzt heißt es besonders Augen auf, gleich wird die Flak uns begrüßen. Es dauert auch gar nicht lange, da sehen wir unter und rechts von uns die bekannten schwarzen Wölkchen. Der Flugzeugführer wechselt beständig die Höhe, denn wir müssen hindurch, wir müssen einen Blick in den Hafen werfen. Nur schnell einmal hinüber, damit wir ein Bild mit nach Hause

bringen, und außerdem Augen auf gegen die Sonne. Das Bild ist geschafft, schnell wird nach Nordwesten gedreht. Diese große Straße müssen wir noch auf dem Bild haben, denn auf ihr wickelt sich regster Verkehr ab.

Plötzlich aus der Sonne heraus einige kleine schwarze Punkte: „Jäger!" Sind es unsere eigenen, sind es die roten? Gegen die Sonne schwer zu erkennen und zu unterscheiden. In Bruchteilen von Sekunden wird uns Klarheit: rote Jäger, die von oben aus der Sonne heraus mit größter Geschwindigkeit auf uns zudrücken. Zeit zum Überlegen bleibt keine, denn schon kracht es um uns. Der Bordfunker verschießt eine Trommel nach der anderen, um die wiederholt auf uns zustürzenden Jäger abzuwehren. An Geschwindigkeit und Bewaffnung ist der leichte rote Jäger unserem schweren Flugzeug überlegen. Zum Greifen nahe stürzen sich dreimal die zehn roten Jäger auf unseren Vogel. Mit eiserner Ruhe drückt der Flugzeugführer unter Höhenverlust unsere Maschine ab. Sehr steil abdrücken können wir nicht, da wir sonst zu wenig Gelände Richtung Front in den Schutz unserer eigenen Flak gewinnen und außerdem zu schnell in den Schußbereich der roten Erdabwehr hineinkommen, worauf sie unten ja nur warten.

Jetzt, denken wir, haben sie von uns abgelassen, als sie plötzlich wieder alle zehn aus der Sonne auf uns zustürzten. Das Mündungsfeuer der vier Maschinengewehre, mit denen der rote Jäger ausgerüstet ist, sieht man aus dem Motor züngeln. Einer will besonders nahe an uns herankommen, um einen sicheren Erfolg zu haben. Der Bordfunker verschießt eine Trommel nach der anderen. Plötzlich, ohne daß der eben noch angreifende rote Jäger zu Schuß gekommen ist, kippt er über seine linke Fläche ab, er kommt ins Trudeln und stürzt senkrecht herunter. Der Bordfunker hat ihn abgeschossen. Dies war unsere Rettung. Sofort lassen die anderen neun von uns ab, gehen in Spiralen nach unten und umkreisen den Aufschlagsrand des abgeschossenen roten Jägers.

Nun können wir einen Blick auf unser Flugzeug werfen, und es ist uns sofort klar: so schnell wie möglich erst einmal über die Front und dann nach Hause! In den Flächen und im Rumpf sind mehrere Treffer zu sehen, und am linken Teil des Leitwerkes fangen sich ungeheure Mengen Öl. Bei weiterem Nachsehen sehen wir die Bescherung: linker Öltank zerschossen, das Fahrgestell hängt halb draußen, der Reifen des linken Rades ist zerschossen. Unter uns rote Stellungen.

Schnell wird das Bildgerät eingeschaltet, und so erreichen wir unsere Front. Die Besatzung ist erleichtert; denn in die Hände der Roten konnten wir nun nicht mehr fallen.

Mit stark gedrosseltem linken Motor schippern wir wie ein lahmgeschossener Vogel dem Heimathafen zu. Endlich kommt der Heimathafen in Sicht. Wird unser Fahrgestell noch funktionieren? Wir fahren es aus; bei der Hälfte stockt es. „Dann wollen wir mit eingezogenem Fahrgestell auf dem Bauch landen", entscheidet der Flugzeugführer; aber einziehen läßt es sich auch nicht mehr. Also, alle Mann festschnallen! Wir müssen versuchen, die Maschine mit halb ausgefahrenem Fahrgestell zu landen. Jetzt ein kurzer Augenblick; es kracht, und wir liegen in einer Staubwolke auf dem Platz. Schnell hinaus, bevor sie brennt! Wir alle sind heil draußen und empfangen die Händedrücke unserer Kameraden.

Vierzig Treffer zählen wir in unserem Vogel, darunter mehrere Blätter der Luftschrauben durchschossen . . .

Stabia

Die Stabia ist die Abkürzung für die Stabsbildabteilung. Sie hat die Aufgabe, die Bilderkundung der Aufklärungsflieger zu entwickeln und auszuwerten. Auf Grund dieser erhält Führung und Truppe ein zuverlässiges Bild über den jeweiligen Stand der Lage.

Ein kleiner Einblick in den Arbeitsbereich der Stabia möge jedem Klarheit verschaffen über den vielseitigen Dienst ihrer Besatzung.

Eben landet die zweimotorige „Do 17" als Aufklärer auf dem Feldflugplatz. Der Kradfahrer vom Dienst rast über den weiten Platz, um vom Beobachter die Meldung mit den dazugehörenden Fliegerkassetten in Empfang zu nehmen.

Durch die Strippe kommt zur gleichen Zeit der Anruf zur Stabia: „Neue Aufklärung geflogen, erbitten sofortiges Aufklärungsergebnis durch Fernschreiben an Stab und Gefechtsquartier."

Dieser Anruf versetzt die Besatzung unseres fliegenden Stabiazuges in emsige Tätigkeit.

Entwicklerbottiche werden ihres Inhalts aufs genaueste geprüft.

Die Kameraden der Auswerteabteilung nehmen währenddessen die Meldung und die Überprüfung des Inhalts der Kassetten und erleichtern so die schwierige Arbeit unserer Dunkelkammerpiloten durch ordnungsgemäße Führung und Bezeichnung der eingehenden Filme in einer Filmkartei.

Manch kräftiger Soldatenfluch dringt mittlerweile aus dem verdunkelten Kämmerlein des Photokameraden, denn unter spanischer Sommerhitze in einem kaum drei Quadratmeter großem Zugabteil zu arbeiten, ist selbst für geübte Photographen keine angenehme Arbeit.

In zehn Minuten wurde aus dem 60-Meter-Film ein lichtbeständiges Negativ, und noch im nassen Zustand stürzt sich der Auswerter auf diesen Film und brütet über seinen Durchleuchtungskasten und kämpft mit den Tücken der spanischen Karten und seinem Film.

Unseren Zungen kaum geläufige Namen von Städten, Ortschaften und Flüssen schwirren durch den Raum und werden auf Grund dieser Auswertung und der Feindlage auf Papier gebannt und gehen zur gleichen Zeit durch den Äther zum Gefechtsstand.

Damit jedoch ist erst die vordringlichste Arbeit erledigt. Schwarz auf Weiß hat der Auswerter eine Meldung durch Bildunterlagen zu bestätigen.

Kamerad Photo steht wieder mal in seiner Dunkelkammer bei seinen Schalen und kopiert Hunderte von Bildern im Gleichmaß von Licht und Schatten, und mit seinen Bildern färben sich seine Hände, und er jammert: „Warum bin ich kein Auswerter?!"

Aber auch Auswerter sein ist bei der Stabia kein Freudenposten, sondern heißt viel Verantwortung am Auswerteergebnis tragen.

Übertrage du mal, lieber Leser, Punkte auf eine Karte, welche nur unvollständig und ungenau oder überhaupt nicht vorhanden ist!

Eine besonders wichtige Abteilung der Auswertegruppe stellt die Zielkartei dar. Gelichtbildete neue Flugplätze, vom Feind besetzte Ortschaften und Brückenübergänge müssen in die Zielkartei eingetragen werden und gehen in kürzester Frist, meist in Nachtarbeit, in vielfacher Ausfertigung an andere Verbände der Legion.

Ein besonderes Kapitel ist die Herstellung einer Bildskizze, das ist ein Gelände in verkleinertem Maßstab auf phototechnischem Wege zur Ergänzung von Karten. Flüche und „gute Wünsche" auf den Beobachter und Hersteller der Aufnahme begleiten dessen Lebensweg, denn er hat zu oft seine Maschine schief gelegt und Maßstabsunterschiede ins Bild gebracht. Aber auch solche Schwierigkeiten sind dazu da, überwunden zu werden!

Luftkrieg zur See

Nur ein kleines Häuflein waren die Seeflieger, die, mit alten Maschinen, den „Heinkel 59", nachts von den Balearen kommend,

sich an die feindliche Küste schlichen, um den Roten den Nachschub auf See und den Küstenverkehrswegen zu stören.

Sie war nur langsam, die alte getreue „59", trug dafür aber 1000 Kilogramm Bomben, Kanone, Maschinengewehre und Munition gegen den Feind. Infolge dieser Geschwindigkeit der Maschine und den anders gearteten hiesigen Umständen hatte sich eine eigene Taktik im Kampfe gegen Schiffe, Hafenanlagen, Eisenbahn und Straßenverkehr entwickelt, die den Roten zu manchen Zeiten viel Kopfzerbrechen und uns Seefliegern manch gute Beute brachte.

Unheimlich waren dem Feind diese Flugzeuge, die „Hidros", die allein und in der Nacht von See her angeschwebt kamen, ihre unangenehme Ladung in niedriger Höhe abwarfen, gleichzeitig aus allen Löchern mit Kanone und Maschinengewehren feuerten. — Krachen der Bomben, Abwehr schießt wie wild, Aufblitzen der Scheinwerfer, die sich in den Nachthimmel bohren, um den unheimlichen Gesellen einzufangen. Ganz heimlich, tief an die Wasseroberfläche gedrückt, verschwindet der Urheber dieses Feuerzaubers wie ein Spuk seewärts.

Oft ging es hart her, und mancher von uns ist draußen geblieben — vor dem Feind, in der Nacht. Ihr floget immer mit uns im Geiste, ihr gefallenen Kameraden, wenn wir aus unserer stillen Bucht in Pollensa über euren Gedenkstein hinweg in das Dunkel, seewärts gegen den Feind flogen.

Ihr gefallenen Kameraden der Seefliegerei: „P r e s e n t e !"

Versenkung eines Konterbandisten

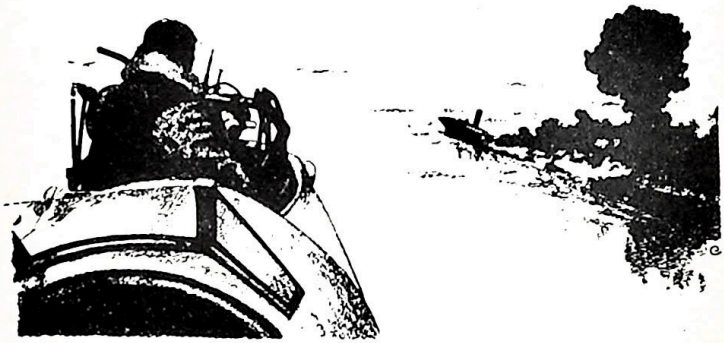
„Kreuzer ‚Canarias' mit russischer Prise steht südlich Menorca auf Marsch nach Palma; U-Boot-Sicherung durch AS.!"

Ein mehr oder weniger stures Geschäft; daher wurde nach Erledigung kurz nach Menorca geschaut, was dort los ist. Zwei Tankdampfer an Steuerbord, der eine mit offensichtlichem Kurs nach Menorca. Flagge? — Panama. Vorsichtig lugt der Kommandant mit dem Fernglas über die Kanzel. „Nausicaa" heißt er. War der nicht früher Grieche? Natürlich! Ein alter Konterbandist, mit viel Dreck am Stecken, der uns wohlbekannt war. Den wollten wir einbringen. Um ihn über unsere Absichten nicht im unklaren zu lassen, wurde gleich eine Trommel aus der Kanone vor den Bug geschossen. Blinkscheinwerfer 'raus. Mors-Befehl: „Stop, go to Palma!"

Ganz freiwillig tat er es nicht, so daß noch einige Male aus Maschinengewehren sowie Kanone in seine Nähe geschossen wurde.

Auf der Brücke wurden mehr und mehr Flaggensignale gehißt, die offensichtlich sagen wollten, daß wir nicht berechtigt sind, einem „Neutralen" Leids anzutun. Es half ihm aber nicht viel. Sichtlich beeindruckt von unserer Kanone, machte er sich zunächst langsam, nach weiteren Schüssen hinter das Heck auch schneller auf den Weg nach Palma. An Bodenstelle in Pollensa wurde das bisher Durchgeführte gemeldet.

Recht erstaunt waren wir jedoch, als wir einen Funkspruch bekamen, daß aus Palma auf SOS-Rufe des Dampfers zwei englische Zerstörer zum Schutz ausgelaufen seien. Gut, mein Lieber, jetzt mußt du dran glauben. Wieder wurde mit drastischen Mitteln der Dampfer gestoppt, die Besatzung aufgefordert, das Schiff zu verlassen. Nicht ganz einfach diese Sache. Flog man vorbei und drohte mit Maschinengewehr und Kanone, hoben die an den ausgeschwungenen Booten stehenden Seeleute ihre Arme hoch und arbeiteten nicht weiter. War das Flugzeug in einiger Entfernung, geschah natürlich erst recht nichts.



So ging es nicht weiter! Nunmehr schossen wir dichter an den Dampfer heran und zum Teil in das Heck. Diese der Besatzung unangenehme Maßnahme erreichte, daß die Boote zu Wasser gelassen wurden. Ungefähr fünfzehn Mann hatten sich in zwei Booten an Steuerbord- bzw. Backbordseite versammelt. Immer noch legten sie nicht ab. Die Burschen saßen wahrscheinlich an der Taste und drückten ihre SOS-Rufe in den Äther. Jetzt wurde es Ernst! Schüsse in die Nähe der Tanks und ein Scheinbombenanflug erreichten, nachdem noch zwei verschlafene Gestalten, mit Seesäcken

aus dem Vorschiff kommend, sich in die Boote geschwungen hatten, daß unter Schmährufen und erhobenen Fäusten abgelegt wurde. Wir selbst waren recht ungeduldig wegen dieser Zeitverzögerung, die, wie nachher festgestellt wurde, dazu diente, den Standort des Dampfers den englischen Kriegsschiffen zu melden. Wir winkten die Boote in Richtung des in der Nähe liegenden und mit Interesse das Schauspiel betrachtenden italienischen Tankdampfers „Securitas" ein. Mit etwas Fahrt trieb der Tanker nun quer zur See bei starkem Wind.

Angriff aus achtzig Meter Höhe. Durch den Wind seitlich schiebend, wurde die erste 250er losgemacht. Aufschlag auf Deck, Bombe schlug aber nicht durch wegen der geringen Flughöhe und explodierte unter der Brücke. Die Brückenaufbauten fingen an zu brennen. Die anderen Bomben fielen (leider) neben das Ziel. Recht verzweifelt über das Ergebnis, wurden nun die Tanks mit Maschinengewehr und Kanone beschossen, bis kein Besatzungsmitglied mehr einen Schuß im Lauf hatte. Ein glücklicher Treffer im Achterschiff erreichte die Explosion der achteren Tanks. Hoch auf flogen die Planken und Eisenplatten, und eine dichte schwarze Qualmwolke verriet den Inhalt des Tankers: „Schweröl".

Der Italiener hatte inzwischen die Besatzung aufgenommen. Da der Dampfer keinerlei Miene machte, unterzugehen, wurden vom Flugzeug weitere Bombenflugzeuge angefordert, deren Treffer auf den Tanker, der einen sehr modernen Eindruck machte und offensichtlich Explosionsschutz zwischen Tanks und Bordwand hatte, ihn an diesem Abend nicht mehr zum Sinken bringen konnten. Eine langsam sich bildende Nebeldecke über See verhinderte, daß er noch „fertiggemacht" wurde. Ein riesengroßer Qualmpilz stand über den an allen Ecken und Enden brennenden halbgesunkenen Dampfer, um den sich nunmehr das auf der Wasseroberfläche brennende Öl verteilte. Ein wunderbares Bild, die gegen den Abendhimmel stehende rote Glut mit der darüberliegenden schwarzen, unheimlich dicken Qualmwolke. Die inzwischen herangekommenen Engländer haben sich sicher ebenfalls bei diesem imposanten Anblick erfreuen können. Das am nächsten Morgen ausgesandte Flugzeug konnte gleich beim Abflug von der Insel Mallorca den Ort der Tat durch eine über tausend Meter hohe Rauchwolke erkennen. Langsam bereitete sich der Dampfer auf den Untergang vor. Am Nachmittag stand eine etwa sechzig Meter hohe Feuersäule, darüber der riesenhohe schwarze Qualm des aus der Tiefe aufsteigenden Öls als Fanal über dem Grabe dieses Konterbandisten.

Nachtangriff der AS.

Der Staffelkapitän:

„Meine Herren: Rollender Nachtangriff auf Hafen . . ., Ausweichziel nach eigenem Ermessen südlich Barcelona. Klar?" — „Jawohl, ist klar." —

Klar war es uns auch, als wir dann als dritte Maschine gegen 1.00 Uhr über der Stadt in 3000 Meter Höhe das Gas wegnahmen, daß der Empfang nicht gerade freundlich sein würde. Und so war es auch. „Franz, Gas wegnehmen, Angriffskurs 30°, Bombenwurf in 1500 Meter Höhe auf Längsmole."

Verflucht, die ersten Scheinwerfer. „Noch mehr Gas wegnehmen. Eigentlich dürfen sie uns noch nicht entdecken." Sechs lange weiße Finger tasteten in die Nacht, jetzt zwölf, achtzehn, die gesamte Scheinwerferabwehr ist lebendig. Jetzt wird's gemütlich. Der Bordwart meldet auch schon das Aufblitzen der schweren Flakbatterien auf dem Prat de Llobregat. Der unbemerkte Angriff dürfte nun wohl in die Hose gegangen sein. 2500 Meter — 2000 Meter — 1500 Meter Höhe, da — taghell ist die Kanzel erleuchtet. Es ist nichts mehr zu erkennen. Schnell folgen noch ein Dutzend anderer Scheinwerfer, und die alte 59 steht, herrlich erleuchtet, nunmehr als Ziel der gesamten Flak am Himmel. Vom Hafen ist durch die Blendung nichts mehr zu erkennen. Unsinn, jetzt noch Bomben zu schmeißen.

„Mühle auf den Kopf stellen! Wir wollen versuchen, unter die Scheinwerfer zu kommen!"

Ohne Gas links und rechts kurvend, geht's auf den Hafen runter. Wahrhaftig die Scheinwerfer verlieren uns. „Sauber, das wird noch klargehen! Zwei 500er verdienen nicht ungezielt in die Gegend geworfen zu werden." Befehl an Bordwart und Funker: „Reingefeuert in die Abwehr bei der Mole, was nur möglich ist!" Zunächst suchen die Scheinwerfer weiter in der Höhe. „Mehr Backbord, wir nehmen die Mittelmole — ich sehe einen dicken Bobby an der Mole liegen!"

„Aus!" Sie haben uns schon wieder, die Burschen. Allmählich hat man ja auch in Barcelona gelernt, daß die „Hidros" auch in solch niedrigen Höhen erscheinen. Recht ungemütlich wird's nunmehr. Die schönen Perlenketten der Maschinenkanonen, die an uns vorbeiziehen, behagen gar nicht; geblendet durch die verflixten Scheinwerfer, kann man wieder nichts mehr erkennen. Nicht gerade freundliche Reden von seiten des Kommandanten, der gerade die

Hand am Bombenhebel hat, vervollständigen das Bild. Der Funker meldet die ersten drei Treffer im Leitwerk. Maschine gehorcht aber dem Knüppel noch.

„Los abhauen, auf See, an den Bach herandrücken, Kurven fliegen!" Unter uns im Wasser spritzen die Aufschläge. Franz schiebt die ganze Pulle 'rein, und man bedauert nur, daß die Maschine mit dem Letzten, was sie hat, nicht mehr als 190 Sachen 'rausholen kann. Die Minuten im Scheinwerferlicht kommen einem wie Ewigkeiten vor. „Bueno, das war wohl nichts, gehen wir erst mal wieder auf etwas Höhe, um die Situation zu übersehen!" All: Scheinwerfer suchen jetzt seewärts und in niedriger Höhe.

„Kinnings, jetzt schnappen wir uns noch so einen Burschen. Auf 2000 Meter Höhe gehen, gedrosselter Gleitflug, Angriff von Süden auf die Scheinwerfer von Prat de Llobregat. Ich schieße mit Kanone. Aufpassen auf die Scheinwerfer, Richtungsänderung sofort melden — los gehts!" Leise schwebt die Maschine südlich Barcelona über Land. „Noch tiefer, den zwei Strich an Steuerbord nehmen wir, weite Rechtskurve." Jetzt sind wir tief und nähern uns dem ersten Scheinwerfer, der noch nach See zu gerichtet ist. Matt leuchtet das Visier der Kanone. Jetzt ist er drin. Entfernung 500 Meter. Abstreuend geht's von unten ins Ziel. Vom sechsten Schuß an sitzt alles drin. Helle Stichflamme, — — aus! Jetzt stehen wir direkt darüber. Eine Trommel aus dem Bordwart Maschinengewehr wird ebenfalls noch 'reingeschossen.

Mit einem Ruck gehen die anderen Scheinwerfer in unsere Richtung. Die Flak setzt erneut ein. Stimme des Funkers: „Herr Oberleutnant! Achteraus ist noch einer. Der Dussel leuchtet noch nach See, den könnten wir noch . . .!"

But, herum die Maschine und 'ran! Jetzt geht's natürlich ohne Gas nicht 'ran. „Schieb 'rein, den einen nehmen wir noch!" Diesmal kriegen wir ihn an Steuerbordseite; nur wenige Schuß aus Kommandanten- und Funker-Maschinengewehr, und der zweite ist erledigt. Im Aufflammen sieht man die Bedienungsmannschaft auseinanderspritzen.

Dicht über dem Boden streichen wir nach Süden ab. Viel Sprit haben wir nicht mehr, also keine lange Zeit zum Suchen eines Ausweichzieles. Da — eine Fabrik, die nehmen wir. Kurve, Angriffshöhe hundert Meter Höhe, zweimal Fünfhundert-Kilo-

gramm- und Brandbomben fallen; abdrehen Richtung seewärts. Bordwart meldet: „Bombenlage gut; ich glaube aber, das ist eine Zementfabrik". Eine riesenhohe Staubwolke hebt sich gegen den Nachthimmel ab. Na — schadet nichts, ist eben halt ein Ausweichziel. Kurs Pollensa geht's. Zufrieden ist die gesamte Besatzung zumindest mit den zwei erledigten Scheinwerfern.

Flak-Artillerie

Während des zweieinhalbjährigen spanischen Bürgerkrieges las man in den Zeitungen immer wieder von den Erfolgen der „national-spanischen Flakartillerie". Woher stammten diese guten Waffen? Wer bediente sie? Es war neben einer Reihe spanischer Flakbatterien in erster Linie die deutsche Flakabteilung, die diesen Ruf begründete.

Die erste Grundlage in Spanien für Flakartillerie nach deutschem Muster und mit deutschem Gerät war die Ausbildungsstelle für leichte Flak, geführt von Wachtmeister Hakenholt, aufgestellt im Juni 1936. Ihm folgte die erste deutsche Flakbatterie unter Führung von Oberleutnant Aldinger im September 1936, in der Heimat aus mehreren Flakabteilungen zusammengestellt. Ihre Erfolge waren beträchtlich, wegen der großen Beweglichkeit bald im Süden, bald im Norden eingesetzt, stets überraschend für den Gegner, dessen Flugzeugzahl stetig durch russische und französische Hilfe wuchs. Das erforderte wiederum eine Verstärkung der Flakartillerie. Anfang November 1936 wurde schließlich die F. aufgestellt: bestehend aus Abteilungsstab, Nachrichtenzug, drei schweren (1., 2., 3. Batterie), zwei leichten Flakbatterien (4., 5. Batterie), einer Flakscheinwerferbatterie (6. Batterie), einer Munitionskolonne.

Anfang 1937 wurde die Scheinwerferbatterie in . . . . . in eine schwere Batterie umbewaffnet und umgeschult. Anfang 1937 wurde die Batterie Aldinger endgültig der F. als achte Batterie angegliedert, die sechste Batterie zur schweren Geschützbatterie umgebildet.

Die Munitionskolonne erhielt die Bezeichnung siebente Batterie. Ihre Stärke hatte sich durch Zuteilung von spanischen Kraftfahrern und Soldaten vergrößert.

Im Jahre 1938 wurde vorübergehend eine neunte Batterie aufgestellt, die unter deutschem Kommando und mit deutschem Stammpersonal spanische Soldaten als Flakartilleristen ausbildeten.

Der Einsatz der Abteilung erfolgte zunächst nur zur Luftabwehr entweder an Flugplätzen zum Schutz der eigenen Fliegerverbände gegen feindliche Angriffe aus der Luft, oder an der Front, wo Truppenversammlungen und Angriffsbewegungen der nationalspanischen Truppen gegen Luftangriffe geschützt werden mußten.

Mehr und mehr wurde seit Anfang 1937 die Flakartillerie im Erdkampf eingesetzt, zu dem ihre Schießgenauigkeit, ihre schnelle Feuerfolge und ihre Reichweite auch hierfür gut geeignet waren. Der Hauptgrund lag in folgendem: Den Spaniern mangelte es an Erdartillerie. Außerdem fehlten häufig die Luftziele; denn die roten Flieger wurden derartig von der Flak erschreckt, daß sie sich nur noch zeitweise der Front näherten. Es ergab sich schließlich in der letzten großen Offensive des spanischen Krieges, der Katalonienoffensive, folgendes Verhältnis: von der gesamten verschossenen Munition entfielen 7 % auf Luftziele, 93 % auf Erdziele.

Es sind insgesamt 61 feindliche Flugzeuge im Verlaufe des Krieges von den Batterien der F. abgeschossen worden. Das erscheint wenig. Es ist aber zu berücksichtigen, daß nicht immer ein Abschuß erfolgt sein muß, wenn die Flakartillerie ihre Aufgabe erfüllt haben soll. Wie oft sind die feindlichen Flieger beim ersten Sprengpunkt oder bei dem ersten Lichtspurgeschoß schleunigst umgekehrt, wie oft kreisten sie am Rande des Wirkungsbereichs der Batterie, ohne eine Annäherung zu wagen. Hierzu die Überlegung: es braucht nicht immer ein Abschuß zu sein, der zum Absturz des Flugzeuges führt. Dieses kann mit erheblichen Treffern den eigenen Boden erreichen. Die Beschädigungen sind dann manchmal so stark — falls es nicht zu einer 100prozentigen Bruchlandung kommt —, daß das Flugzeug vollkommen ausfällt.

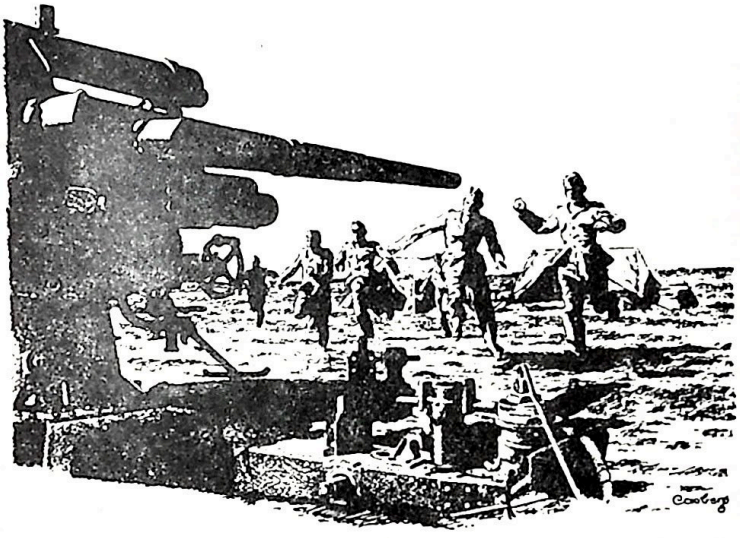
Die Erfolge im Erdkampf waren bedeutend. Die Wirkung der schweren Granaten, der mittleren und der leichten Sprenggranaten war für den Gegner vernichtend. Er konnte sich nicht mehr halten. Versteckte er sich hinter Schutzwällen oder in den Gräben, so krachten die Zeitzünder über ihn, kroch er in Betonbunker, so schossen ihn die leichten Geschosse in die Schlitze, so daß alles im Bunker verbrannte und zerfetzt wurde. Näherte er sich in Tanks, so empfingen

ihn die Panzersprenggranaten. Die Kenntnis dieser Wirkung schüchterte den Gegner stets bemerkbar ein, sobald Flak ihm gegenüber auftrat, und gab andererseits den eigenen Truppen Mut und Zuversicht. Wo Flak eingesetzt wurde, ging der Angriff vorwärts!

Im Jahre 1937 war die Flak häufig die einzige Unterstützung für die Angriffstruppen.

Fliegeralarm

In aller Frühe geht ein Ruf durch die Feuerstellung: „Fliegeralarm, fünf Delphine, Richtung 12!" Wie elektrisiert springen wir von unseren Matratzen und stürzen an die Kanone. „Effke bring den Ölpott mit!" ruft Franz noch, und dann hängt er schon im Sitz. Deckel auf, Verschluß zurück, Öl 'rein, zu, spannen, Magazin eingesetzt, feuerbereit! Da sind sie auch schon, die roten Engelchen. Delphine sind es.



Ruhe, Ruhe, lispelt jeder vor sich hin; denn ein ganz klein wenig bubbert's doch, obwohl wir schon alte Füchse sind.

„2200!" schreit der K5*). Unser K1 visiert kurz, Richtung stimmt. „Schuß!" Ausgezeichnet! „Dauerfeuer!" Aber die Burschen kommen noch nicht 'runter. Da brüllt jemand von den schweren Geschützen

*) K 5 = Kanonier 5.

'rüber: „Hinter euch, hinter euch!" Herum die Spritze! Verflucht, das hätte schiefgehen können! Im Eifer des Gefechts haben wir nicht bemerkt, daß in unserem Rücken weitere drei Delphine anfliegen und schon bedenklich nahe sind.

„Schuß!" Gut. „Dauerfeuer!" Die drei Vögel fliegen auf uns zu. Donnerwetter, die Piloten haben Mut; denn um durch leichtes Flakfeuer zu fliegen, dazu gehört schon etwas. Da — „blub-blub" sagt unsere Kanone und tut nicht mehr mit. Hemmung! Spannhebel 'raus, Magazin 'raus, zwei Mann Rohr zudrücken. Das hat gerade noch gefehlt! Schnell nach den Maschinen visiert . . . Madre mia! Nur noch 600 Meter. Gleich setzen die Vögel zum Tiefangriff an. Ich springe heran, nehme das Magazin. Franz flitzt aus dem Sitz, und gemeinsam drücken wir das Rohr zurück. Hau — ruck — Hau — ruck! Das Ding brennt an den Knochen. Egal, willst du wohl zurückgehen! Zwischendurch wieder ein Blick nach den „Engeln". Noch schießen sie nicht.

Vor der Geschützstaffel und Protzenstellung rufen die Kameraden im Chor: „Schießen, Schießen!!" Leicht gesagt, wenn die Spritze nicht will. Hau — ruck! Das Rohr ist zurück. Magazin eingesetzt, weitergeschossen, blitzschnell! Doch da drehen die Delphine im letzten Augenblick ab. — „Feuerpause!" — Ruhe — tief Luft holen! Haben wir einen getroffen? — Da kommt einer gerannt und gratuliert: „Einen Abschuß, Jungs! Aber prima!" — Die Maschine war hinter dem Berg rauchend abgestürzt; wir hatten es nicht sehen können.

Mit leichter Flak hinter der Infanterie

„Leichter Flak-Halbzug fertigmachen zum Erdbeschuß!" Es klang kurz, und doch hatte es einen so bedeutenden Inhalt. Wir sahen uns erstaunt an und guckten ziemlich dumm aus der Wäsche. Die Uhr zeigt 14.00 Uhr. Da muß doch irgend etwas nicht stimmen, daß wir zu so ungewöhnlicher Stunde eingesetzt werden sollen. Egal; Befehl ist Befehl. Heran an die Spritze, Einfahren und Magazine aufladen geht eins fix drei. Molli, unserer biederer Bayer und Kraftfahrer, ist immer da und sagt nur: „Meine Herren, es hat geschnackelt." Innerhalb kurzer Zeit kann unser Geschützführer die Marschbereitschaft melden. Robert saust zum allgemeinen Erstaunen noch einmal ins Zelt und bringt einige Kanten „Karo-einfach" mit. „Für alle Fälle", sagt er, denn er ist auf das leibliche Wohl auch bedacht.

„Aufgesessen, Halbzug marsch!" Denn man tau; wir machen alles mit. Wohin es aber geht, weiß keiner von uns. Wir fahren auf Feldweg und Betonstraße vor. Unterwegs schaut sich jeder unsere brave Kanone an und hat seine eigenen Gedanken. Einen Wunsch haben wir fünf: hoffentlich gibt's keine Hemmung im entscheidenden Augenblick, denn dann . . .!

Rechts und links der Betonstraße liegen unsere spanischen Kameraden von der Infanterie und warten auf Einsatzbefehle. Grußworte werden gewechselt. Wir sind Kameraden. Unser gemeinsames Ziel ist: Kampf bis zur Vernichtung des Weltfeindes Bolschewismus; da gibt es keine Unterschiede der Nationalitäten mehr.

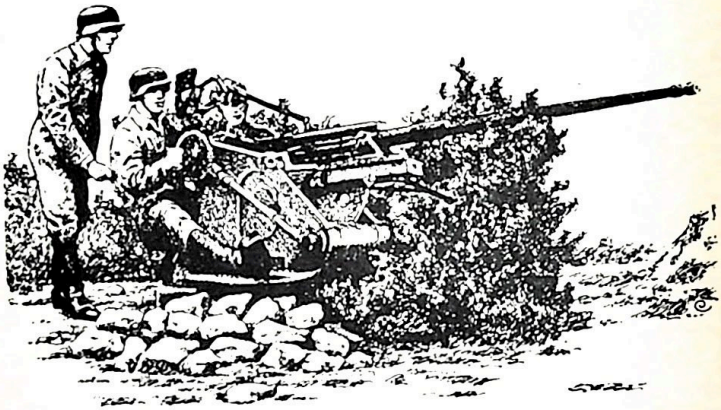
Auf unserem LKW. stimmt einer ein Lied an. Eines der altbekannten Soldatenlieder, die unsere Väter in dem großen Völkerringen schon gesungen haben. Rechte Lust zum Singen hat aber keiner; die Situation ist nicht angebracht, um einen zu schmettern. Still hocken wir auf unseren Magazinkästen und schauen in die Gegend. Plötzlich ruft Franz in das Schweigen: „Da, unsere leichte Flak!" Richtig, da steht eine deutsche leichte Flakbatterie und feuert in die feindlichen Linien. Ein stolzes Gefühl erfüllt unsere Brust. Pfundig sehen unsere Jungens aus, wie sie mit exakt klappenden Griffen ihre Arbeit am Geschütz verrichten.

Wir müssen noch weiter vor; denn unser Geschütz hat eine geringere Reichweite als das der Kameraden. Es ist aber für uns ein beruhigendes Gefühl zu wissen, daß eigene Kameraden den Rücken decken.

Der LKW. hält plötzlich an. „Absitzen! Bedienungen zu mir!" Wir stehen um unseren Wachtmeister und schielen mit einem Auge ins Gelände. Der Halbzugführer sieht aber vollkommen ruhig da, also kann hier noch nicht die Front sein. Beruhigt hören wir seinen Ausführungen zu. „Kameraden, die Wagen kommen diesen Weg hinauf. Auf diesem Hügel ist unsere Stellung vorgesehen. Allgemeiner Frontverlauf und vorderste Linie ist da!" Wir sehen kurz hin. Der Wachtmeister erklärt weiter. „Die Geschütze müssen im Mannschaftszug in Stellung gebracht werden. Das erste Geschütz wird zuerst hochgebracht. Die Bedienung des zweiten Geschützes hilft. Wegtreten!"

Jeder geht an seine Arbeit und kurz danach zieht die Corona nach oben. Ich habe in jeder Hand einen Magazinkasten und fluche wie ein Kümmeltürke; denn weit ist der Weg, und der Schweiß rinnt. Vor mir ächzen sechs Mann an der Kanone. An einer schmalen Wegstelle sieht's ganz bedenklich aus. Die Kanone legt sich steif

auf die Seite und will den Berg abwärts. Das muß mit der Schwerkraft der Erde zusammenhängen, denn sämtliche Bemühungen der Geschützkanoniere, die Kanone zu halten, sind vergeblich. Als rettende Engel kommen spanische Kameraden und packen zu. Hau — ruck und kräftig gestemmt, schon rollt das Ding wieder. Kurz vor der befohlenen Stellung wartet die ganze Meute. Der Wachtmeister befiehlt, daß sämtliche Kanoniere das Geschütz in Stellung bringen. Angepackt, und mit Hau — ruck und den dazugehörigen Kraftworten bringen wir das Geschütz an den vorge-



schriebenen Platz. K 1 und 4 horizontieren, der Rest hält Magazine. Wir sind kaum zehn Schritt gelaufen, als es so ulkig pfeift. Wie auf Kommando bleibt alles stehen und hört, wo das Pfeifen hingeht. Verpflucht! Das kommt bedenklich nahe. Vorsorglich haut sich jeder hin. Rums! hat's gesagt; der ging links von uns rein. Das kann ja nett werden. Auf! Die Magazine sind wichtiger. Wui, wui! Aha, unsere Konkurrenz von der Infanterie schickt Metall als Begrüßung herüber. Wir haben aber gelernt, daß ein pfeifendes Geschoß nicht mehr trifft. Also weiter! Das Ohr gewöhnt sich mit der Zeit an die ungewohnten Geräusche, und — wui, orgelt schon wieder so ein Koffer herüber! Rumms, wieder links. Der Halbzugführer

erklärt uns, daß links von uns der B-Stand*) ist. Hoffentlich gibt's keinen ernsten Schaden; denn der Kopf der Batterie ist auf dem B-Stand und gibt von da aus seine Feuerbefehle für die schwere Flakbatterie.

„Geschütz feuerbereit!" meldet der Unteroffizier. „K 5 Entfernung?" — „2100". „Erstes Geschütz Feuer frei; nicht streuen! Punktfeuer schießen! Magazin eingesetzt!" Tak, tak, tak hämmert unsere brave Spritze.

Gespannt verfolgt alles die Leuchtspur . . .

Fliegeralarm

Morgendämmerung! — Unsere Batterie ist auf dem Vormarsch. Trotz erhöhter Geschwindigkeit werden wir unsere Stellung nicht vor Tagesanbruch erreichen. Immer wieder zwingen uns die Brückensprengungen der Roten zum Aufenthalt. Jeder Kraftfahrer am Steuer, jeder Kanonier auf den Protzfahrzeugen weiß, um was es an diesem Morgen geht. Wir müssen vor Tagesanbruch feuerbereit sein. Gelingt es nicht, so kann es jeden von uns in schwerste Gefahr bringen. Wir kennen bereits aus früheren Kämpfen die Wirkung von Tiefffliegerangriffen auf eine marschierende Batterie.

Nur noch eine Schlucht trennt uns von der neuen Stellung. Die Brücke ist wiederum gesprengt. Wie eine große Schlange schieben sich die Fahrzeuge vor uns marschierender spanischer Batterien durch die eine Umleitung. Die andere Umleitung ist bereits so zerfahren, daß dort ein Durchkommen zweifelhaft erscheint. Aber was hilft es! Wir vertrauen auf unsere Kraftfahrer und auf unsere Kraftwagen. Und schon schleichen die ersten Fahrzeuge der Batterie mit dem Geländegang den Hang hinunter. Auf der Talsohle ist ein Bach zu überqueren. Tief über die Achsen sinken die Kraftfahrzeuge ein. Jetzt noch den Steilhang hinauf, und es ist geschafft. Alle Mannschaften sitzen ab. Mit Menschen und Motorenkraft wird Fahrzeug für Fahrzeug den Hang hinaufgeschoben. Die ersten Fahrzeuge stehen bereits wieder auf der Straße. Aber hilflos mahlen die Räder des Kraftwagens, der das Kommandogerät zieht, im Schlamm. Ohne Kommandogerät ist die Batterie nicht feuerbereit. Alle Kräfte müssen eingesetzt werden, um auch dieses Fahrzeug wieder auf die Straße zu bringen.

*) Beobachtungs-Stand.

Der Zugkraftwagen eines Geschützes muß helfend einspringen; es gehen kostbare Minuten verloren. Schon ist es taghell. Das Kommandogerät ist befreit und rollt den Steilhang hinauf. Da ertönt der Ruf eines Flugmelders „Feindliche Jäger aus Richtung 8". Alles schaut auf die leichten Flakgeschütze, die vor der Umleitung befehlsgemäß in Stellung gegangen waren. Nur sie allein können in dieser Lage das Verhängnis abwenden. Machtlos stehen ihre großen Brüder, die schweren Geschütze, auf der Straße oder noch in der Umleitung. Der Flugmelder: „Fliegeralarm! Sechs Curtisse, direkter Anflug auf die Batterie!"

Die nächsten Sekunden müssen die Entscheidung bringen. Alles, außer der Bedienung an den leichten Flakgeschützen, springt in Deckung. Immer näher kommen die feindlichen Jäger, und schon fliegt der erste Feuerstoß aus den Rohren der leichten Flakgeschütze. Die erste Curtiß ist nur noch einige hundert Meter entfernt und kommt mit rasender Geschwindigkeit näher. Unheimlich klingt das Tacken des Maschinengewehrs. Die Garben der roten Maschinen klatschen in der Nähe der Fahrzeuge in den Boden. Unsere Leuchtspurgeschosse liegen ein wenig zu hoch. Der Geschützführer will eine Verbesserung befehlen, da, — ein Ruf des K 2, und schon reißen wir das Geschütz herum. Aus einer ganz anderen Richtung schießt eine zweite Curtiß heran. Wir hören nicht mehr das Tacken der Maschinengewehre. Über hundert Schuß in der Minute hämmert unser Geschütz heraus. Rechts von uns zeigen Sandspritzer die Lage der feindlichen Garben. An der Leuchtspur sehen wir, daß auch andere Flakgeschütze diese Maschine unter Feuer genommen haben. Über uns dreht jetzt der feindliche Jäger. Eine immer größer werdende Rauchfahne zeigt den Weg des Abfluges. Wir haben keine Zeit, die Maschine länger zu beobachten. Schon stürzt eine andere Curtiß von hinten, stark drückend, auf uns zu. Wiederum reißen wir das Geschütz herum, da prasselt schon die Maschinengewehrgarbe mitten zwischen uns. Gleichzeitig erschallt der Ruf „Sani!" Einen von uns hat's erwischt. Schon hämmert unser Geschütz die erste Garbe dem neuen Feind entgegen.

Kurz vor unserer Stellung jagt der feindliche Jäger in eine Steilkurve. Mit unglaublicher Schnelligkeit ist der Richtschütze dieser Bewegung der Maschine gefolgt. Die grell-roten Abzeichen blitzen in den ersten Sonnenstrahlen. Die Leuchtspur unserer Geschosse liegt gut. Krachend explodiert ein Geschoß im Sternmotor der Maschine. Der Pilot reißt die Maschine hoch und versucht dann, durch Kurvenflug unserer Garbe zu entgehen. Die Maschine ist schwer getroffen.

Drei Maschinen haben wir abgewehrt, da fliegt eine neue Kette heran. Schnell ein Rohrwechsel, und wieder verlassen die Granaten in rascher Folge das Rohr. Plötzlich schweigt die Waffe: Hemmung! Nun sind wir wehrlos. Mit unseren Gewehren können wir nichts ausrichten. Doch das Glück ist auf unserer Seite. Die Curtisse drehen ab. Sie wollen anscheinend das Schicksal ihrer Kameraden nicht teilen. Wir atmen auf; die Nervenanspannung läßt nach. Unser nächster Gedanke gilt dem verwundeten Kameraden.

Ein hoher spanischer Offizier tritt auf uns zu und drückt uns wortlos die Hand. Wir sind stolz auf diesen Händedruck!

Das alte Lied!

Es ist gewiß eine große Tat gewesen, als man den Fernsprecher erfand. Er hat heute die ganze Welt erobert, und man kann ihn aus unserem täglichen Leben nicht mehr hinwegdenken. Daß man aber zur Bedienung des Fernsprechers anscheinend gottbegnadet sein muß und daß dies tatsächlich nicht alle Leute sind, möge folgender Auszug eines Ferngespräch — eines von unzähligen — beweisen:

Tatort: Spanien an irgendeiner Front.
Angeklagter: Fernsprecher X.
Kläger: Schreiber X.
Verteidiger: Fernsprecher Y der Vermittlung.
Es wird gekurbelt.
? ? ?
Es wird nochmals gekurbelt!
S.: Hallo, Vermittlung!
V.: Ja, hier ist die Vermittlung Flak-Stab.
S.: Na, endlich melden Sie sich. 8. Batterie bitte!
V.: 8. Batterie, ich verbinde.
Tuten — Pfeifen — Surren — Zischen — 20 Stimmen.
Hoiga — Hallo — Sprechen Sie noch — Diga me — Ich trenne . . .
S.: Hallo, 8. Batterie? —
A.: Hier ist die Vermittlung 8. Batterie.
S.: Verstehen Sie mich? —
A.: Ja, ich kann nichts verstehen. Hallo, Vermittlung Alkaniz.
S.: Ich kann Sie doch aber verstehen!
A.: Hier ist Vermittlung 8. Batterie.
S.: Nehmen Sie einen Spruch auf!

A.: Nein. ich will keinen Spruch durchgeben.
S.: Mensch, S i e sollen einen Spruch a u f n e h m e n ! !
A.: Hallo, Hallo, ich kann nichts verstehen.
S.: 6. Batterie gehen Sie aus der Leitung! Hallo, 8. Batterie, Sie sollen einen Spruch aufnehmen.
A.: Ja, schreibbereit.
S.: „An Batteriechef . . ."
A.: Hallo, ich habe nichts verstanden.
S.: „An Batteriechef . . ."
A.: An wen?
S.: „An Batteriechef . . ."
A.: „An Schreibstube" — ja weiter.
S.: Nein, „An Batteriechef . . .!"
A.: Ach so, „An 6. Batterie."
S.: Nein, „An Batteriechef", an Ihren Batteriechef.
A.: Ja, „An Batteriechef . . ."
S.: Haben Sie, „An Batteriechef . . ."?
A.: Jawohl, „An Batteriechef . . ."
S.: „Es ist sofort zu melden . . ."
A.: „Es ist oft . . ." wie bitte?
S.: „Es ist sofort zu melden . . ."
A.: „Es ist morgen zu melden . . ."
S.: Nein, „sofort . . ."
A.: Wie geht's weiter nach „morgen"?
S.: „Es ist sofort" — Siegfried — Otto — Fritz — Otto — Richard — Toni — „sofort!"
A.: „Es ist sofort . . ." wie bitte?
S.: „Es ist sofort zu melden . . ."
A.: „Es ist sofort zu melden . . ."
S.: „welchen Dienstgrad . . ."
A.: „welcher Tischler . . ."
S.: Nein, „welchen Dienstgrad . . .", wie Dienst . . .
A.: „Gefreiter Hingst . . ."
S.: Nein, „Dienstgrad, D i e n s t g r a d . . ."
A.: Also „Dienstag . . ."
S.: „Dienstgrad . . ."
V.: D i e n s t g r a d !
A.: Ja, „welchen Dienstgrad . . ."
S.: Na, endlich, also „welchen Dienstgrad der Zugführer . . ."
A.: „der Kradfahrer . . ."
S.: Nein, „der Z u g f ü h r e r . . ."

A.: „der Buchführer . . ."
V.: Vermittlung Flak-Stab, sprechen Sie noch?
S.: Jawohl, Sie hören doch!
V.: Wird noch gesprochen — ich trenne.
S.: Nein, nicht trennen, ich spreche doch noch.
Hallo 8. Batterie . . .!
A.: Hier ist Vermittlung 8. Batterie.
S.: Also haben Sie, „der Zugführer . . ."
A.: Jawohl, „der Zugführer . . ."
S.: „des zweiten Zuges . . ."
A.: „des dritten Zuges . . ."
S.: „des zwoten Zuges . . ."
A.: „des zwoten Zuges . . ."
V.: Vermittlung Alkaniz, ich trenne wegen Einsatz!!

Man reichte ihm ein Glas Wasser, fächelte ihm frische Luft zu, — da klingelte es von neuem. Er lief hinweg. — Kann man es ihm verdenken?

Luftnachrichtentruppe

Als im Jahre 1936 die Überführung und der Einsatz deutscher Flugzeuge begann, war naturgemäß auch eine Bodenorganisation, zunächst hauptsächlich zur Flugsicherung, notwendig.

Es kamen einige Funkstellen aus der Heimat, und die Flugsicherung Nord wurde in Salamanca, die Flugsicherung Süd in Sevilla errichtet.

Das war der Beginn des Einsatzes der LN.-Truppe in Spanien. Aus den anfänglichen drei Mann waren jetzt im November 36, also noch vor Eintreffen der Legion Condor schon 75 Funker geworden. Sie standen unter Betreuung des Oberst Lindner, alle in Räuberzivil mit Schiebermütze und umgeschnalltem Revolver. Jetzt konnten auch schon einige Fernsprech- und Fernschreibstellen mit deutschen Soldaten besetzt werden. Auch der Funkverkehr wurde notdürftig ausgebaut. In der Heimat wurde gleichzeitig die spätere LN. aufgestellt, und zwar schon unterteilt in das, was wir später als unsere vier Kompanien kennen. Im November 1936 ging der Transport von Stettin aus in See.

Nun beginnt der Ausbau der Draht- und Funkverbindungen. Fernschreib- und Fernsprechvermittlungen werden errichtet. Schwere und leichte Nav.-Funkfeuer nach Bedarf der fliegenden Verbände eingesetzt. Die von ihnen belegten Flugplätze werden mit Peilern, Funkstellen ausgerüstet und ermöglichen so ihren Einsatz bei jeder Wetterlage.

Immer mehr zeigt sich die Notwendigkeit der LN.-Truppe für die Führung, so daß bei Einstellung der Feindseligkeiten im März 1939 etwa 1000 Mann der LN.-Truppe in Spanien stehen.

Ein Bautrupp legt die Strippe

Alles aufstehen! Ein kurzer Blick auf die Uhr: 4.30 Uhr. „Fertigmachen!" ertönt es dann. Schon wird die Verpflegungskiste gepackt, und los geht's zum Parkplatz. Unterdessen haben die Kraftfahrer ihre Wagen angelassen, „Alles aufgesessen, Truppführer zu mir!" ertönt rauh eine Stimme. Unser Zugführer erteilt die Baubefehle. Die Stimmung ist gut. Unser Wagen rollt die Straße entlang. Hier und da ist sie zerschossen; aber alle wissen, unser Kraftfahrer ist sicher, und keiner braucht sich Gedanken zu machen. Jeder Tag bringt neue Erlebnisse. Sie sind so mannigfach, daß die Zeit schnell vergeht. Schon sind wir an unserer Anfangstelle angelangt.

Links und rechts der Straße marschiert Infanterie und geht in Stellung. Unsere Arbeit beginnt. Schnell wird der Kabelwagen fertiggemacht und Kilometer um Kilometer angelegt. Hier ist eine Batterie unserer Flak, dort eine der Spanier. Alle sind emsig beschäftigt; sie machen Granaten scharf, denn heute soll ein Großangriff sein.

Halt, was war das?! Ein kurzes Zischen und Pfeifen, ein Krachen und dann wieder Stille. „Eine Granate, nichts weiter", sagt einer. Das fängt ja gut an, aber was kann uns schon erschüttern, die Roten treffen ja doch nicht, das haben wir schon oft erlebt und selbst gesehen.

Tempo! Tempo! Zeit ist Geld, die Leitung wird gebraucht. Dort auf die Höhe vor uns soll der Gefechtsstand. 9.30 Uhr; wir schaffen es. Da wieder ein Krachen und ein Surren, unsere Artillerie schickt dem Gegner das Frühstück.

„Trödelt nicht so herum!" hört man Kommandostimmen. „Los! Los! der Kommandeur braucht die Leitung." Es sind noch drei Längen, ein hartes Stück Arbeit, denn es geht den Berg hinan. „Endspurt!" ruft der Truppführer, und jeder gibt her, was er kann.

Unterdessen haben die Roten sich besonnen und feuern aus allen Rohren und Gewehren, was sie können, ausgerechnet auf den Berg, wo wir noch hinmüssen. Trotzdem geht die Arbeit wirksam weiter.

Noch 200 Meter, und wir haben die Endstelle erreicht. Das Feuer der feindlichen Artillerie wird von Minute zu Minute stärker; bald kann man glauben, der ganze Berg soll umgedreht werden. Endlich haben wir die Endstelle erreicht. Wieder ein Surren und Pfeifen. Die Roten haben sich eingeschossen. Nun wird's ungemütlich. Vier Meter rechts, fünf Meter vor, zwei Meter hinter uns . . . Schnell in Deckung, in die sogenannten Splittergräben!

So liegen wir zwei Stunden auf dem Bauch, bis das Feuer unserer Flak einsetzt. Sie macht Erdbeschuß, und nach einer Viertelstunde kommt Meldung: „Spanische rote Batterie zum Schweigen gebracht."

Zwei Tage später haben wir uns die rote Batterie angesehen. Sie hatte drei anständige Volltreffer erhalten.

Ihr war es nicht so gut ergangen wie uns. „Was dem einen sin Uhl, ist dem anderen sin Nachtigall."

Auf Störungssuche

Das Bauen wurde uns nicht leicht gemacht, denn unzählige Fahrzeuge, spanische, italienische sowie deutsche befanden sich auf dem Vormarsch. An ein Bauen vom Wagen herunter war nicht zu denken, und darum hieß es auch gleich: „Herunter mit dem Verlegerwagen und los mit 100 Sachen!" Bei einer Rekordzeit von nahezu einer Stunde hatten wir schon die Leitung von sechs Kilometer Kabel gelegt und somit unser Ziel, den provisorischen Gefechtsstand, erreicht.

Der Weg zum Gefechtsstand ging ständig bergauf, kreuz und quer durchs Gelände, teilweise mußten wir uns sogar durch Drahtverhau durcharbeiten. Immer wieder traten neue Hindernisse auf; metertiefe Lauf- und Schützengräben sowie all die Granattrichter, die unsere Artillerie tagsvorher geschossen hatte, versperrten uns den Weg.

In einem kleinen Olivenwäldchen wurde dann der Gefechtsstand ausgebaut. Dieses Wäldchen war dermaßen von Granattrichtern übersät, daß der Ausdruck Wäldchen eigentlich nicht angebracht war, eher „Sodom und Gomorra". Überall lagen noch Blindgänger sowie Geschosse, Handgranaten von allen Gattungen herum. Ja, die Roten hatten noch nicht mal Zeit gehabt, ihre Toten zu bergen.

Auf dem Gefechtsstand erhielt ich nach einiger Zeit den Auftrag, mit einem Kameraden auf der frischgebauten Strecke auf Störungssuche zu gehen. Schon kurz hinter dem Gefechtsstand fanden wir die erste Störung. Das Kabel war von einem Tank vollständig zer-

rissen worden. Noch keine zehn Minuten waren verflossen, als wir die Störung behoben hatten. Hiernach fuhren wir dann zur Empfangsstelle. Dies wurde uns wieder nicht leicht gemacht, denn jetzt hieß es, gegen den Strom zu schwimmen. Gegen Mittag hatten wir sie endlich erreicht. Kurz vor dem Ort, bei der Brücke, errichteten wir eine Zwischenstelle. Aber nicht lange sollten wir Ruhe haben, denn es war kurz vor 13.00 Uhr, als drei feindliche Jagdmaschinen in ungefähr 800 Meter Höhe über uns erschienen und die Brücke unter Feuer nahmen. Kaum waren die ersten Schüsse gefallen, als schon unsere Flak losdonnerte. Die drei Roten drehten kurz bei und verschwanden in Richtung Front.

In der Annahme nun, daß sie bei uns keinen Schaden angerichtet hätten, wurden wir bald eines anderen belehrt, denn unsere Leitung war zerstört. Die Länge, die sich auf der Brücke befand, war nicht weniger als zehnmal zerschossen.

Im Laufe des Tages versuchten die Roten dann noch öfter, durch Fliegereinsatz die Brücke zu zerstören, aber unsere Flak war wach, und sie konnte jedesmal den Fliegerangriff abwehren.

Das war ein tolles Schießen. Unsere Flak deckte die roten Flieger so zu, daß sie am Nachmittag von den Roten als vermißt eingetragen werden mußten.

Es dunkelt, für heute geht es nach Hause. Hoffentlich heißt es morgen nicht wieder „Auf Störungssuche!"

Flugwache

Das war unser großer Tag, wo wir wieder einmal ein Plus für unsere stolze LN. herausgeschunden hatten.

Wir waren als Fluwa zum Schutz eines großen Flugplatzes eingesetzt. Richtiges Fliegerwetter. Gespannt warten wir auf den Gegner.

Ob der rote Gegner den Mut haben wird, heute seine Maschinen einzusetzen, nachdem schon bis jetzt unsere K. und J. den roten Gegner in Schrecken versetzt und herrliche Fortschritte und Siege errungen hatten? Jawohl, es kam so. Aber sie hatten die Rechnung ohne die LN. gemacht. Unser Späher schaute angestrengt durch das Glas nach dem feindlichen Horizont, die Ohren gleichzeitig auf jedes Flugzeuggeräusch eingestellt. Da bemerkte er plötzlich dunkle Punkte, die sich gut vom Himmel abhoben. Das konnten nur feindliche Maschinen sein. Noch waren sie durch starke Wolkenbildung schlecht erkennbar. Jetzt! Schnell nimmt er das Telephon zur Hand; unten meldet sich der Funker v. D.

Von oben: „Hier Späher! Flugmeldung!" Im Moment waren alle freien Funker unten am Gerät versammelt, und bei allen machte sich die Spannung bemerkbar. Motor und Sender waren längst eingeschaltet. Jetzt kam es nur darauf an, die Flugmeldung so schnell wie möglich an die Auswertung der Flugmeldezentrale weiterzugeben. Von oben wieder: „Drei Martinbomber aus Richtung 10 bis 6, Höhe 3000 Meter, Entfernung 40 Kilometer." Unten im Funkwagen wurde die Meldung laut wiederholt, indem der Funker an der Taste schon die Meldung durch den Äther jagte. Der Funker bei der Auswertung nahm die Meldung auf und gab sie an Flak und Jagdgruppe weiter.

Es blieb nur die bange Erwartung, ob dieser Angriff rechtzeitig abgeschlagen werden würde, und schließlich mußten ja die roten Maschinen wieder zurückkommen. Unser Späher bewachte weiter den feindlichen Horizont, denn es konnten weitere Maschinen kommen. Aber es kam nichts mehr; wir alle dachten: werden unsere Jäger rechtzeitig zur Stelle sein? Plötzlich wieder Motorengeräusch, doch diesmal von hinten. Die roten Maschinen kamen also zurück. Aber wie: ein wüstes Durcheinander, nicht mehr so geordnet, wie sie angeflogen waren, und dazwischen unsere „Me". Jawohl, unsere „Me", alle brüllten es; jetzt muß es etwas geben. Manchmal verschwanden sie in den Wolken, und man hörte nur das wilde Maschinengewehrknattern und das Heulen der Motoren. Jetzt sahen wir wieder alle. Unsere „Me" stürzte wie ein Raubvogel auf und nieder. Vergebens versuchten die Martinbomber, diesen unheimlichen, schnellen Gegner abzuschütteln, aber vergebens. Jetzt waren sie schon über uns hinweg, nur der Späher konnte sie weiter im Glas beobachten.

Plötzlich wieder der Späher am Telephon: „Meldung: Eben ein Martinbomber von „Me" abgeschossen, stürzt brennend ab, einen Moment — ich stelle den Ort fest." Als inzwischen der Funker am Telephon die Meldung des Spähers wiederholte, hatte der Truppführer den Spruchblock zur Hand und schrieb die Meldung auf: Um 10.30 Uhr ein Martinbomber von „Me" abgeschossen. Maschine stürzte auf rotes Gebiet brennend im Planquadrat 94/96 ab. — „Besteht Verbindung mit Auswertung?!" ruft der Truppführer. — „Jawohl!" Die Antwort kam zurück. Der Funkspruch wurde getastet, die letzten Gruppen, und die Auswertung quittierte den Spruch. Alles in Ordnung!

Alle hatten wir das Gefühl, daß wir unsere Pflicht getan und mit unserer Flugmeldung zu einem Luftsieg verholfen hatten. Heute war

es nur eine Maschine, aber ein anderes Mal sind es wieder mehr. Die Hauptsache war, der Angriff wurde rechtzeitig abgeschlagen. Die Martinbomber konnten ihre Bomben nur noch auf rotem Gebiet abwerfen, und einer von ihnen mußte seine Tat büßen, indem er aus den Reihen der anderen gestrichen wurde. Die „Me", welche bei diesem Kampf Sieger blieb, kreiste noch eine Weile um Späherberg und Funkstelle, als wollte sie sagen: Habt Dank, ihr Kameraden, wenn wir so weitermachen, dann werden wir den Sieg bringen. Obwohl wir uns nicht gegenseitig sehen, schätzen unsere Fliegerkameraden unsere Flugwachen und wir sie ebenfalls durch ihren mutigen und schnellen Einsatz auf unsere Meldung.

Im Niemandsland

Der Tag, der die nationalen Truppen wieder einmal weit vorgebracht hat, ist zur Neige gegangen. Jetzt verbietet die Nacht alle Kampfhandlungen. Wir sind mit drei Fahrzeugen auf dem Marsch nach vorn. Ich kann mich kaum von dem wunderbaren Bild losreißen; denn auf schwindelnden Serpentinen haben wir einen mächtigen Berg erklettert, und nun erscheint die Straße vor uns mit den vielen Lichtern der Autos wie eine riesige Schlange.

Jetzt wird das Bild unfreundlicher. Der Mond, der sich vorhin in seiner ganzen Güte zeigte, hat sich jetzt hinter sturmzerfetzte Wolken verzogen und wird nur noch für Augenblicke sichtbar. Strömender Regen setzt ein.

Eine Frage kommt auf: „Wie verläuft die Front?" Haben wir uns vielleicht verfahren? Da, von der rechten Straßenseite Lichter. Beim Näherkommen erkennen wir Lagerfeuer. Ich springe aus dem Fahrzeug und frage die spanischen Infanteristen, wo die erste nationale Linie wäre. Sie sagten, sie wüßten es nicht. Also auf gut Glück weiter. Mit einemmal wächst aus dem Dunkel auf der Straße vor uns ein Häuflein Soldaten auf und gebietet Halt. Der Streifenführer, ein Alferez, fragt nach unserem Wohin, gibt uns aber auf unsere Frage, wo die ersten Stellungen seien, nur ausweichende Antworten. Als er merkt, daß wir Deutsche sind, überlegt er und meint dann, wir sollten weiterfahren, und nach zwei Kilometer würden wir einen Posten treffen, der uns die gewünschte Auskunft geben würde. Beim Weiterfahren sagt mein Nebenmann: „Der Kerl gefällt mir nicht, ist das etwa ein roter Vorposten gewesen, der uns in eine Falle locken will?" Wir machen unsere Waffen schußfertig.

Zwei Kilometer sind vorbei, wir sehen aber keinen Posten. Den Funkwagen und LKW. läßt der Truppführer vor dem erreichten Dorf stehen. Mit dem Truppführerzeug fahren wir los, das Dorf zu erkunden. Merkwürdig, an keinem Haus eine Fahne oder sonst ein Zeichen, daß dieses Dorf national ist. Wir suchen eifrig, können aber keinen Menschen finden, der uns die nötige Auskunft gegeben hätte. Was sollen wir nun machen? Der Befehl heißt: „Bis zur vordersten Linie." Also weiter. Hinter dem Ort taucht gleich einer Fata Morgana eine schneeweiße, palmenumstandene, ganz im maurischen Stil gehaltene Villa aus dem Dunkel der Nacht neben uns auf. Mein Nebenmann ist auch von dem Bild ganz entzückt und meint: „Es ist kaum glaublich, daß wir hier mitten im Krieg stehen." Gerade in dieser Betrachtung haben wir eine Kurve passiert. Da kreischen mächtig die Bremsen auf, und im Nu steht der Wagen. Ganz mechanisch springen wir heraus und stieren auch schon in einen Abgrund. Die Brücke kann höchstens vor einer Stunde gesprengt worden sein. Fünfhundert Meter weiter hinten sehen wir Lichter. Diese verlöschen aber eins nach dem anderen. Wir machen auch die Scheinwerfer aus. Der Truppführer befiehlt: „Fahrzeuge wenden und zurück." Das Wenden auf der schmalen Straße ist ein kleines Kunststück, aber es geht sehr schnell. Jetzt aufgesessen und Scheinwerfer an! Da, gerade als der Scheinwerfer aufflammt, bellt rechts hinter uns ein Maschinengewehr auf. Jetzt schnell Gas geben, um die Kurve herum — — dann haben wir Deckung.

Als wir den Ort wieder erreichen, — wer beschreibt unsere Freude: ein Moro. Wir springen aus dem Wagen und begrüßen ihn. Der schaut uns ganz verstört an und fragt, von wo wir kommen. Als wir ihm erzählen, ist er sehr erstaunt und sagt, daß er der erste nationale Vorposten sei und die Roten erst vor 2½ Stunden das Dorf geräumt hätten. Also kommen wir aus dem Niemandsland. Es ist das erstemal, daß wir den Roten für die Brückensprengung dankbar sind, denn diese gesprengte Brücke bewahrte uns vor schlimmerem Geschick.

Sonderaufgaben

P

Das heißt „Park". — Ist das ein Begriff? — Schwerlich. — Mit landläufigen Worten wiedergegeben, ist der Park ein Lager von gewaltigem Ausmaß und z. T. recht schwierigen Aufgaben.

Dazu folgende kleine Geschichte:

Eine Maschine kehrt während der Offensive von einem Einsatz nicht mehr zurück. Wo ist sie geblieben? Ein Suchkommando wird ausgeschickt. Es dauert drei Wochen, bis man das verunglückte Flugzeug mitten im unwegsamen Gebirge entdeckt. Höhe 1500 Meter. Der Park erhält den Befehl, die Maschine herunterzuholen. Das verursacht großes Kopfzerbrechen, denn die Unfallstelle mit dem Automobil zu erreichen, ist unmöglich. Es werden ungefähr drei Stunden benötigt, um an die fahrbare Straße von dem Auffindungsort aus zu gelangen. Dazu 1500 Meter Höhe und schönstes bergsteigerisches Gelände! — Die Maschine muß in kleine Teile zerlegt und mit Maultieren, später mit Ochsenkarren zu Tal geschafft werden. — Das sind so kleine Schwierigkeiten ganz nebenbei. — In einem anderen Falle mußte eine „Ju 52" im tiefsten Winter aus 2000 Meter Höhe bei ununterbrochenen starken Schneefällen heruntergeholt werden. — Oder: Eine Maschine war aus dem Mittelmeer zu fischen.

Und sonst — nichts als Schwierigkeiten!

Ich denke nur an eine: der Abtransport der Flächen und Mittelstücke von Flugzeugen vom Eingangshafen Vigo bis zum Park Leon. Warum? — Weil die Flächen- und Mittelstückkisten für einen Transport mit der Eisenbahn wegen der zahlreichen engen Tunneldurchgänge zu breit waren. Was nun? — Sollte man die Tunnel verbreitern und ausbrechen? Armer Park! — Aber wozu habt ihr denn ein „Köpfchen"?!

Es wäre noch viel zu erzählen, doch mehr als Worte gilt die Tat und die Feststellung:

Die Front hatte immer das, was
sie brauchte. Dank dem P!

Blindflugausbildung

Spanien, das Land des ewig blauen Himmels, strahlender Sonne, und Blindflug — — —?

„Warum?", fragt mich ein Kamerad der spanischen Fliegertruppe, der Schüler bei mir werden soll.

„Wir können immer mit Sicht fliegen, und wenn einmal schlechtes Wetter wie in der Regenzeit herrscht, dann ist es so schlecht, daß auch mit Blindflug nichts mehr zu erreichen ist. Denken Sie an Berge, die großen Flughöhen, wo es Vereisung gibt, und außerdem, was nützt schon der Blindflug im Kriege? Wenn wir nicht fliegen können, kommen die Roten auch nicht." — „Schön, dann findet für euch also der Krieg im Saale statt! Bekanntlich werden Ruhepausen dazu benutzt, die Maschinen wieder in Ordnung zu bringen, sie zum Park zu bringen und wieder abzuholen, Material vom Park zu holen. Und dann bekommen Sie ja auch wichtigste Post durch Flugzeuge zum Flugplatz. Ferner haben Sie ja auch die Ebro-Abwehrkämpfe miterlebt. War da nicht oft genug in Zaragoza tausend Meter Wolkenhöhe, das Ziel aber frei? Also ein Wetter, wo man ohne Blindflug nicht zum Ziele kommt? Und haben Sie gesehen, daß die Deutschen zu Hause blieben? Wir sind hoch gegangen, und entfaltet sind wir durch die Wolken gezogen, haben die Bomben im roten Gebiet, wo keine Wolken waren, abgeworfen und beim Rückflug wieder die Wolken durchstoßen. Ohne Blindflug wäre das nicht zu schaffen gewesen."

Dieser Fluzeuggführer war einer von denen, die „muchissimas horas" geflogen sind, und auch „immer hingekommen sind". Sie stehen oft Neuerungen abhold gegenüber — und der Blindflug ist eine Neuerung im spanischen Flugwesen —, doch wenn sie den Wert dieser Neuerung erkannt haben, werden sie um so eifrigere Verfechter derselben. Ganz so unrecht hatte der Skeptiker mit seinen Betrachtungen über den Blindflug in Spanien nicht — von seinem Standpunkt als Schönwetter aus gesehen. Denn die großen Gebirge — und ganz Spanien ist ein Gebirge — zwingen bei schlechtem Wetter den Flugzeugführer in große Flughöhen, wo man häufig eine Vereisungszone zu durchqueren hat und starke Abwinde, besonders bei großen Windstärken, findet.

Er muß aber lernen, auch mit diesen widerlichen Umständen irgendwie fertig zu werden. Einige Beispiele von vielen:

Die Schüler sind in der Ausbildung so weit, daß große Überlandflüge geflogen werden können. Wir fliegen von Zaragoza nach Sevilla zurück. Wetterlage mit einem Wort: saumäßig! Sturm von 100 bis 120 Kilometer pro Stunde direkt gegenan. Bringt natürlich den schönsten Stau an der Sierra de Guadarrama. Nördlich kommen wir nicht vorbei. Also muß drübergeflogen

werden. Wir gewinnen Höhe. Ich hoffe, über eine schmale Stelle der Sierra hinüberzukommen, ohne durch die Abwinde allzuviel Höhe zu verlieren. Langsam kommen wir heran. Guadarrama ist in den Wolken, wir fliegen über ihnen. Ab und zu reißt die Wolkendecke auf, und ich sehe, daß wir fast auf der Stelle stehen. Noch haben wir keine Abwinde. Der Schüler hält getreu seinen Anweisungen die Höhe; plötzlich geht es los. Die Geschwindigkeit geht rapide zurück; die Kiste sinkt einen, drei, sechs Meter in der Sekunde. Noch sind wir ja über den Wolken, und ich hoffe, daß bald nach dem Abwind wieder der Aufwind kommt. Doch der läßt auf sich warten. Wir sind zu langsam, und bleiben infolgedessen zu lange bei dem starken Gegenwind in der Abwindzone. Wir verlieren sehr viel Höhe und sinken bis in die Wolken. Das wird mir zu bunt. Ich nehme dem Schüler das Steuer aus der Hand; jetzt heißt es nur: raus aus dem Dreck! Zurück geht es nicht, wir sind zu tief und würden während der Blindflugkurve in der Abwindzone die Sicherheitshöhe verlieren. Gespenstisch leuchten zwischen den Wolken dicht unter uns die schneebedeckten Gipfel des Gebirges auf, wenig weiter vorne scheinen sie steil nach Nordwest abzufallen. Da muß der Aufwind sein, also drauf zugedrückt. Hart über die Gipfel hinweg gewinnen wir an der Nordwestseite die Luvseite. Kaum sind wir darüber, faßt uns auch schon der Aufwind, und mit aufheulenden Motoren wird die Kiste in drei Minuten bis 4000 Meter wie durch dämonische Gewalt emporgerissen. Also geschafft! Jedoch bei solchem Kuhsturm fliege ich ein hohes Gebirge nicht wieder von der Leeseite an, sondern nur noch seitlich vorbei.

In Salamanca muß getankt werden. Der starke Gegenwind hat uns zuviel Brennstoff gekostet. Gleich weiter soll es gehen nach Sevilla. Wetterberatung gibt es nicht. Also wissen wir auch nicht, wie der Wind ist. Erkunden wir ihn also oben. Über die Sierra de Gredos zu fliegen, kommt nicht in Frage; denn da gibt es Eis und starke Abwinde. Wir versuchen über die Wolken zu kommen und rechts vorbeizufliegen. 4000, 5000 Meter, und immer noch türmen sich vor uns Stauwolken in unermeßlicher Höhe. Ich glaube, ohne Vereisung durch die Wolken zu kommen. An den Peilungen sehen wir, daß wir weit nach links getragen werden, ausgerechnet auf das Gebirge zu, trotz Luvwinkel von 30 bis 35 Grad. Nach einer Stunde Flug beginnt starke Vereisung, Funkstörung wegen Vereisung der Antenne setzt ein, Schnee dringt durch die Fensterritzen ein und überdeckt alles mit einer dünnen Schicht. Die Navigationsinstrumente fallen aus. Jetzt ist die Grenze des Möglichen erreicht.

Also Umkehr. Ganz vorsichtig wird nach dem künstlichen Horizont eine Kurve auf Gegenkurs geflogen und, um aus der Vereisung herauszukommen, eine tiefere Höhe aufgesucht. Es setzt sich nicht mehr Eis an; doch es ist zu kalt, und wir werden das Eis nicht mehr los. Nach zehn Minuten sind wir trotz einer Stunde Hinflug wieder in Salamanca; ein Beweis, daß die Umkehr richtig war, denn bei dem starken Sturm, der von vorne rechts einfiel, hätten wir fast drei Stunden gebraucht, um an der Sierra vorbeizukommen. Es war das erstemal, daß ich umgekehrt war.

Sollte der Spanier recht haben, daß es unmöglich wäre, bei jeder Schlechtwetterlage zu fliegen? Der nächste Tag brachte wieder schlechtes Wetter; aber dieses Mal fanden wir eine Zone in den Wolken, durch die man an der gefährlichen Sierra vorbei nach dem sonnigen Süden fliegen konnte, zwar wieder mit starkem Sturm und Böigkeit, bei der es Beulen an den Köpfen der mitfliegenden Passagiere gab, doch ohne Vereisung.

Ein anderes Beispiel:

Von der afrikanischen Küste her fliegen wir Malaga zu. Wir müssen uns beeilen, denn dort droht es jeden Moment dicht zu werden. Kaum sind wir gelandet, jagen die Regenschauer über den Platz. Wir machen es uns gemütlich bei herrlichem Jerezwein und würzigem Serrano-Schinken. Ein Major bittet mich, ihn nach Sevilla mitzunehmen. Da das Wetter sich nicht bessert, halten wir uns nicht lange auf. Also auf See hinaus und Höhe gewonnen, um über die nahen Berge bei Malaga hinüberzukommen. Wir haben starken Rückenwind und sind bald über den Bergen. 2500 Meter Höhe, Vereisung setzt an, und ausgerechnet körnige Vereisung, die Profilveränderung der Fläche bewirkt und die Querruder verformt, so daß ihre Ruderwirkung immer weicher zu werden beginnt. Höher geht es nicht mehr, tiefer dürfen wir nicht!

Dann fällt auf einmal der Geschwindigkeitsmesser trotz Heizdüse aus, während die Anzeige des Wendezeigers immer schwächer wird. Dazu eine Böigkeit, die verschiedene der mitfliegenden Passagiere, die von Marokko her mitkamen, veranlaßte, ihr Mittagessen noch einmal rückwärts zu essen, nach dem Prinzip: „Rauf schmeckt es besser als runter!"

Mein Dolmetscher S., der immer furchtbar bei Höhenflügen friert, kommt nach vorn: „Herr Oberleutnant, die ganzen Querruder haben dickes Eis angesetzt." Meine Antwort: „Ist schon gut, Sie sehen Ihre Frau bestimmt wieder!"

Meine Berechnung stimmt; der starke Rückenwind hat uns schnell über die Berge hinweggetragen. Nach den Peilungen können wir heruntergehen. Es wird aber auch höchste Zeit; denn die Kiste ist wegen des Eises verdammt weich. Wir kommen über den weiten Apfelsinenhainen der fruchtbaren andalusischen Ebene heraus. Nach der Landung fragt mich der Schüler: „Wären Sie auch ohne diesen starken Rückenwind direkt geflogen?"

„Natürlich nicht", sage ich, „denn dann hätten wir zu viel Eis bekommen und nicht so früh heruntergehen können."

„Schade", erwidert er, „dann hätte ich bei meiner Braut in Malaga bleiben können."

„Denkste! Dann wären wir schön durch die Meerenge von Gibraltar über Cadiz geflogen, was zwar länger gedauert hätte, aber wir hätten nicht hoch zu fliegen brauchen, und wären auch hingekommen."

Das sind Beispiele, an denen Schüler wie Lehrer die ungewöhnlichen, die extremen Wetterlagen in Spanien kennengelernt haben. Doch nur einmal sind wir umgekehrt; immer hat es sonst noch ein Mittel gegeben, den Flug ohne Krampf durchzuführen.

Bei Abschluß des Lehrganges waren auch die Skeptiker davon überzeugt, daß der Blindflug für sie nicht nur eine außerordentlich interessante, sondern auch eine unbedingt notwendige Angelegenheit wäre. Die Blindflugzeugführer, die von deutschen Blindfluglehrern ausgebildet worden sind, sollen der Stamm sein, der den Blindflug zum Wohl der spanischen Fliegertruppe weiterlehren soll.

Kurierflug

Sonnabend, morgens 5.00 Uhr, wie jede Woche, treffen sich die Kommandanten der beiden Kuriermaschinen um diese Zeit auf der Wetterwarte des Flughafens Berlin-Tempelhof.

Die Wetterberatung ist sehr kurz und dürftig. Nachdem nun die Fluggäste begrüßt wurden, arbeitet sich die Besatzung in den Führerraum der Maschine vor, was bei den riesigen Brennstoffzusatztanks — die Maschine muß für elf Stunden Brennstoff mitnehmen — und bei der großen Fracht manchmal nicht ganz einfach ist.

Und dann wird in den dunklen Morgen hinein gestartet. Die Maschine ist so schwer, daß man sie nur mit Mühe aus dem Platz bekommt. Kaum ist sie frei vom Boden, da verschwindet sie auch schon in den Wolken. Und nun wird gezogen und gezogen, in der

Hoffnung, aus den Wolken oben herauszukommen oder aber zumindest in so kalte Schichten zu kommen, in denen die Vereisung nicht mehr stark ist.

Nach einer Stunde sind wir endlich in 3800 Meter Höhe, und immer sind noch keine Sterne zu sehen. Der Bordwart muß mit der Taschenlampe die Fläche ableuchten, um festzustellen, wie es mit der Vereisung ist. Aber das Licht dringt nicht durch bis zur Fläche. Höher geht es nicht mehr. Die Maschine ist zu schwer. Der Fahrtmesser zeigt nur noch 140 Kilometer pro Stunde an. Die Maschine ist weich und hängt am Himmel wie eine reife Pflaume am Baum.

Es bleibt uns weiter nichts übrig, als weiterzurudern in dieser Höhe. Fliegen kann man es nicht mehr nennen. Nach drei Stunden haben wir eine Höhe von 5300 Meter erreicht und sind endlich über den Wolken. 1000 Liter Brennstoff sind verflogen; das macht gewichtsmäßig viel aus. Inzwischen ist es auch Tag geworden. Wir müssen gerade über den Nordalpen stehen.

Noch eine halbe Stunde, und plötzlich reißt es auf. Vor uns liegen in herrlichem Sonnenschein die Südalpen. Gott sei Dank! Das Schlimmste haben wir geschafft!

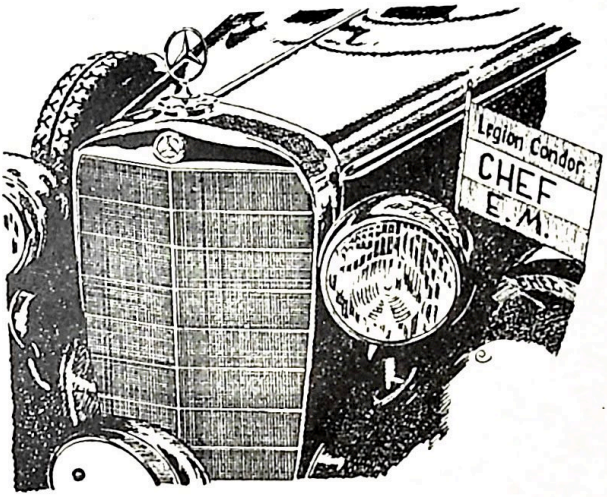
Die Poebene hat wie immer Bodennebel. In Mailand kann also nicht zwischengelandet und getankt werden. Wir müssen durchfliegen. Mit dem Brennstoff wird es ja wohl reichen. Der Sauerstoff ist uns schon lange ausgegangen, und bei 30 Grad Kälte macht das Fliegen auf die Dauer keinen übermäßigen Spaß.

Nach fünf Stunden Flugzeit stehen wir über Genua. Bald ist die Küste entschwunden, und wir rudern einsam und verlassen über das Mittelmeer. Eine Stunde vor Erreichen des Ziels kommen wir wieder in ein Schlechtwettergebiet. Aber nun ist es ja nicht mehr schlimm. In fünfzig Meter Höhe brausen wir über die bewegte See. Hier gibt es ja keine Berge, Bäume oder Kirchtürme. Neun Stunden nach dem Start in Tempelhof landen wir heil auf der schönen spanischen Insel. Das Ziel ist erreicht. Nun erst einmal zwei Tage Ruhe, und dann geht es am Dienstag wieder zurück nach Berlin. Hoffentlich ist uns der Wettergott wohlgesinnt.

Heer

Im September 1936 wurde die Entsendung einer Panzerabteilung nach Spanien befohlen. Zugleich wurde als Gesamtführer aller vom Heer abzustellenden Teile ein „Führer Heer" bestimmt und dem bereits in Spanien befindlichen Wehrmachtführer unterstellt.

Die Panzergruppe — Stab, zwei Kpn., ein Transportkommando — wurde Anfang Oktober sofort eingesetzt, um spanische Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften am Panzer, bald danach auch an der Pak*) und am Flammenwerfer, auszubilden und die neue Truppe auf dem Gefechtsfeld tätig zu unterstützen. Die später noch um eine



weitere Kp. verstärkte Gruppe hat seitdem und bis zum Ende des Krieges ihre Doppelaufgabe durchgeführt:

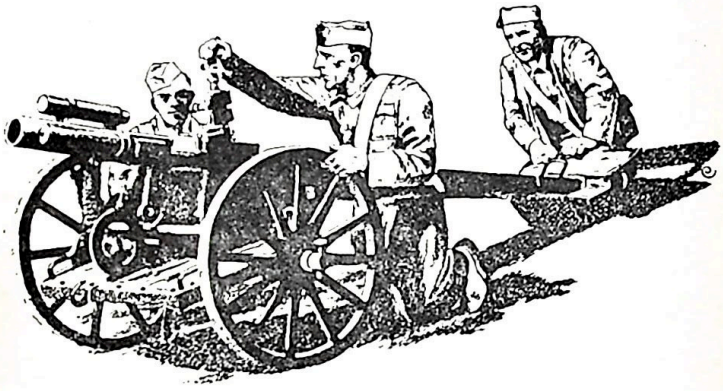
a) Beratung der Spanier vor und beim Panzer- bzw. Pak-einsatz — hierzu Erkundung von Gelände, Feindlage, Angriffsmöglichkeiten usw., Teilnahme mit eigenen Panzer- und Kradpatrouillen**) am Kampfe selbst. Es entwickelte sich daraus eine weitreichende Erkundungstätigkeit in den betreffenden Angriffsstreifen überhaupt;

*) Panzerabwehrkanone.
**) Kraftradpatrouillen.

b) Ausbildung von immer neuen Besatzungen an deutschen und erbeuteten roten Panzern, ferner an Pak und Flammenwerfern sowie an Transportfahrzeugen.

Eigene und feindliche Panzer in großer Zahl wurden auf dem Gefechtsfeld, z. T. zwischen den Linien, geborgen und von deutschen Soldaten, Werkmeistern und Arbeitern unter vorbildlicher Ausnutzung aller oft sehr primitiven technischen Möglichkeiten wieder kampffähig gemacht.

Die überzeugenden Erfolge der Panzerausbildung veranlaßten die spanische Führung, auch eine Mitarbeit bei der Ausbildung der anderen Waffengattungen zu beantragen. Ab Frühjahr 1937



wurden unter deutscher Mitwirkung Ausbildungslager geschaffen, in denen der Offizier- und Unteroffiziersatz der spanischen Armee geschult wurde. Die Ausbildungsorganisation umfaßte in ihrer Endgliederung:

Ausbildungslager für Kompaniechefs mit Infanterie-Lehrbataillon,
Fähnrichsschulen der Infanterie,
Unteroffizierschulen der Infanterie,
Pz., Pak und FlW.-Ausbildungslager,
Artillerie-Ausbildungslager,
Nachrichtentruppen-Ausbildungslager.

Nebenher liefen, teils an, teils hinter der Front, Ausbildungslehrgänge am Minenwerfer, im Pionier- und Gasschutzdienst.

Außer den aktiven deutschen Soldaten hatten Spaniendeutsche, größtenteils alte Weltkriegsteilnehmer, hervorragenden Anteil an der Arbeit.

Rund 56 000 junge Spanier, zumeist bester Führernachwuchs, sind durch diese verschiedenartigen Ausbildungskurse gegangen.

Die Artilleriegruppe der Ausbildungsorganisation hatte 1938 und 1939 Gelegenheit, sich mit ihren Lehrbatterien aktiv am Kampfe zu beteiligen und den Beweis zu erbringen, daß kameradschaftliche Zusammenarbeit deutscher und spanischer Soldaten am deutschen Material durchschlagende Wirkung erzielen kann.

Aus bescheidensten Anfängen im Jahre 1936 wurde die eine Aufklärungsgruppe entwickelt, deren Tätigkeitsbereich sich bald über den ganzen spanischen Kriegsschauplatz ausdehnte. Sie hat durch ihre Tätigkeit der Führung Unterlagen in großer Fülle erbracht und häufig entscheidend dazu beigetragen, die Lage zu klären.

Während des Sommerfeldzuges 1937 entstand der Wunsch, an den Brennpunkten des Kampfes die spanische Führung mit schnell beweglichen Nachrichtenmitteln sowohl für den Fernsprech- wie für den Funksprechverkehr zu unterstützen. Es entstand in allmählich wachsender Stärke die „Nachrichtengruppe", auch sie — unter deutscher Führung, — gemischt deutsch-spanisch zusammengesetzt und mit deutschem Gerät ausgestattet. Ihr Einsatz ermöglichte es in der Folgezeit, an entscheidender Stelle mit größter Beschleunigung die ersten dringenden Verbindungen auch in besonders schwierigem Kampfgelände sicherzustellen.

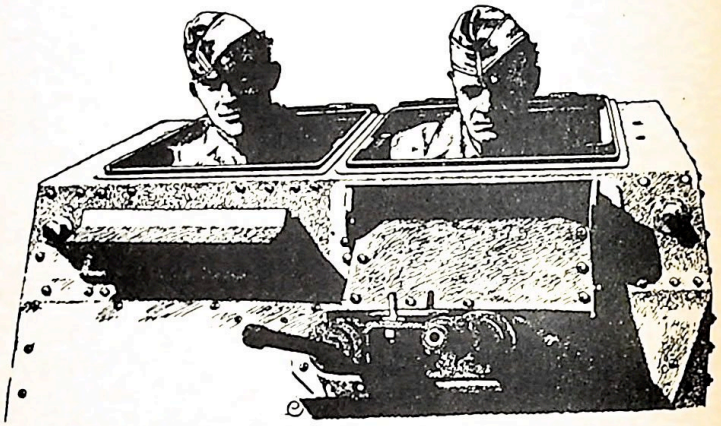
Ein Kampftag der Panzer

Die Nacht bricht herein. Durch den Ort V. fahren einige Panzer. Müde und verstaubt, vielleicht auch ein wenig entmutigt, sitzen die Schützen auf den Türmen. Es ist die stark zusammengeschmolzene Kompanie, die am Ende des dritten Tages der Offensive am Ebro in ihre Bereitstellung ostwärts Villalba zurückfährt.

Ich sitze mit Unteroffizier M. und Dolmetscher W. am Lagerfeuer, und wir essen unsere Einheitskost „Ölsardinen mit Brot". Wie anders ist es diese Nacht im Campamento (Feldlager)! Die Arbeit an den Panzern ist die gleiche wie nach dem Einsatz, aber die fröhliche Stimmung, die sonst nach einem Angriff herrscht, will an diesem Abend nicht aufkommen. Ist es nicht auch verständlich? Drei Tage hat die Kompanie die gleichen Höhen angegriffen, drei Tage haben sich die Panzer in Reihe mühsam die steilen, steinigen

Gebirgspfade vorwärts geschunden, Pfade, auf denen es kein Ausweichen gibt, auf denen die Wagen kaum wenden können, da zur Linken die Berge jäh emporsteigen, während zur Rechten die Wege steil ins Tal abfallen. Am ersten Tag konnten wir den Angriff nur wenige hundert Meter weit vortragen, da flankierendes rotes Pak- und Artilleriefeuer jedes Passieren der Bergengen unmöglich machte. Sehnlichst erwarteten wir an diesem Tag, hinter unseren Panzern auf der Erde kauernd, den Einbruch der Nacht, die dem untätigen Warten und dem Feuer der Roten ein Ende bereiten sollte.

Der Angriff des zweiten Tages brachte uns in den Besitz der einen Höhe; die dahinterliegende wurde von uns Panzern wohl erreicht, konnte aber auch an diesem Tage nicht besetzt werden, da unsere Sturmtruppen in den Schluchten von flankierenden roten Maschinengewehren, die versteckt in den Bergen lagen, zusammengeschossen wurden.



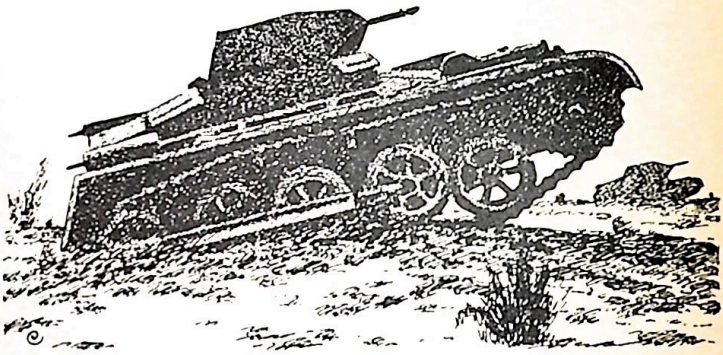
Und was hatte uns der dritte Tag gebracht?! Nochmals den Angriff auf die heißumstrittene Höhe; denn Rot hatte in der Nacht mit Bajonett und Handgranate diese Höhe zurückerobert und dabei fast eine ganze Kompanie niedergemacht oder gefangengenommen. Acht Tote und vierzehn Verwundete kosteten der Kompanie diese drei Tage. Wir fragen uns, was uns der vierte Tag bringen wird. Nochmals den Kampf um die gleichen Höhen, in einem Gelände, in dem wir mehr gegen Steine und Geländeschwierigkeiten als gegen Menschen zu kämpfen haben?

22.00 Uhr! Kompanieführer zum Teniente-Coronel (Oberstleutnant). Befehlsausgabe: „Die Kompanie greift morgen gemeinsam mit zwei Regimentern an; erstes Angriffsziel: Höhe 522, im weiteren Verlauf ist die zweite Höhe zu nehmen. Angriffsbeginn 10.00 Uhr; Artillerie und Flieger werden die Stellungen sturmreif machen."

Geweckt wurden wir an diesem vierten Offensivtag durch einen roten Bombenangriff auf unsere Panzerbereitstellung. Von dreißig Bomben fielen nur vier zwischen unsere Panzer, ohne größeren Schaden anzurichten. Um 7.00 Uhr verlassen wir unsere Bereitstellung und fahren bis dicht hinter unsere Linien vor der Höhe. Über uns hinweg heulen und gurgeln die Granaten von 42 italienischen und spanischen Batterien, dazwischen unterscheiden wir den scharfen Knall berstender Granaten unserer deutschen Flakbatterien, der in den Bergtälern widerhallt. Die zu stürmenden Höhen gleichen einem dampfenden Ungeheuer, das Tausende von flammenden Zungen ausstreckt. Vom Feinde fällt kein Schuß. Unsere Sturmtruppen liegen um unsere Panzer ausgestreckt auf der Erde und gönnen sich die letzte Ruhe vor dem Angriff. Ich beobachtete mit meinem Dolmetscher und dem spanischen Führer meiner Kompanie aus dem Graben die Wirkung der eigenen Artillerievorbereitung. Treffer auf Treffer sitzt in den feindlichen Stellungen, hier und da fliegen die Stollenhölzer eines zerschossenen Unterstandes in die Luft, an einigen Stellen brennt der Wald. Aber noch nicht genug. Um 8.00 Uhr erscheinen unsere Bomber. Hunderte von Bomben aller Größen rasseln auf die roten Stellungen nieder. Wie Pilze wachsen die aus Pulverdampf und Erde gebildeten Rauchsäulen aus dem Boden, sekundenlang recken sie sich in die Höhe, um langsam auseinanderzufließen und sich zu einem dichten, schwarzen Schleier zu vereinigen, der zwanzig Minuten die Höhen jeder Sicht entzieht. Unaufhaltsam schießen unsere Batterien. Um 4.45 und 9.15 Uhr erscheinen nochmals unsere Bomber, nochmals erzittert die Erde unter den Detonationen ihrer Bomben.

Plötzlich helles Motorengebrumm. Über uns erscheinen Jäger, Messerschmidt und Fiat, und setzen in atemraubendem Sturzflug zum Tiefangriff auf die roten Stellungen an. Die Garben ihrer Maschinengewehre zischen in die feindlichen Linien, mit hellem Knall explodieren ihre kleinen Splitterbomben; die letzte Stufe der Angriffsvorbereitung ist erreicht. Es ist 9.45 Uhr; in fünfzehn Minuten werden wir antreten. Das Gelände wird noch einmal durch das Glas erkundet, der Angriffsplan mit den Führern der Sturmkompanien besprochen. Im Laufschritt geht es zurück zu den Panzern, die Motoren werden

angeworfen und die Wagen gefechtsklar gemacht. Da schweigt plötzlich unsere Artillerie. Totenstille ist über dem Gefechtsfeld, nur das beruhigende Rattern unserer Motoren mahnt uns an den Ernst der Stunde. Wir treten an. Zwei Züge überschreiten in Reihe auf zwei parallellaufenden Gebirgspfaden die eigene Linie. Nur langsam klettern die Wagen auf dem steinigen, ansteigenden Pfad vorwärts. Vom Feinde ist nichts zu sehen, es fällt kein Schuß. Ja, wie sollte der Feind auch noch schießen! Nach diesem Eisenregen kann ja drüben



nichts mehr leben. Durch eine rückwärtige Klappe des Turmes blicke ich nach hinten. Eben verläßt unsere Infanterie mit wehenden Banderas den Graben und entwickelt sich zum Angriff, da mähen schon rote Maschinengewehrgarben vernichtend in ihre Reihen. Jede Bewegung erstarrt. Hinter Felsblöcken und in Geländefalten wird Deckung gesucht. Ich blicke nach vorn. Dutzende von Mündungsfeuern belehren mich, daß der Gegner trotz dreistündiger Feuervorbereitung noch lebt, ja zu härtestem Widerstand entschlossen ist. Unser Angriffsweg führt rechts an der Höhe vorbei. Da das Gelände ein Verlassen des Weges nicht zuläßt, fahren wir so weit vor, bis wir die Höhe in unserer rechten Flanke zu liegen bekommen.

Dort halten wir und eröffnen mit unseren Maschinengewehren das Feuer. Langsam und unter Ausnutzung jeder Deckung arbeitet sich die Infanterie unter unserem Feuerschutz vorwärts. Wir stehen ohne Deckung auf dem Weg, die Breitseite dem Feinde zugewandt. Mit dumpfem Trommeln prasseln die Maschinengewehrgarben des Feindes gegen unseren Wagen. Zum Glück hat der Gegner keine Panzer-

abwehr, denn sonst wäre unsere Lage hier unhaltbar. Doch plötzlich merken wir den Aufprall größerer Geschosse; da sie den Panzer aber nicht durchschlagen, kann es sich nur um schwere Maschinengewehre handeln. Bleigeruch im Wagen! Ich sehe gerade noch, wie mein Kamerad in aller Ruhe eine Panzerklappe schließt, die durch ein Geschoß aufgeschossen worden war. Das Feuer des Gegners läßt trotz gut liegendem eigenen Feuer nicht nach. Wir können die zwischen Felsen versteckten Maschinengewehrnester des Feindes durch die Optik nicht finden. Die Lage wird brenzlich. Wir können nicht weiter vorwärts. Ein Panzer mit Motordefekt liegt vor uns und versperrt den Weg. Zwei Stunden stehen wir schon auf der gleichen Stelle, für den Gegner eine großartige Zielscheibe. Unsere Munition wird knapp. Von der Infanterie ist nichts zu sehen, sie muß sich rechts von uns im dichten Unterholz vorarbeiten. Oder sollte der Angriff wiederum liegengeblieben sein, sollten wir wie an den Vortagen wieder abgeschlagen werden? Da ruft der Unteroffizier: „Herr Leutnant, die Infanterie!" 300 Meter unter der feindlichen Stellung arbeitet sie sich den Berg empor. Jetzt ist es an uns, den Gegner niederzuhalten. In gut liegendem Schnellfeuer verschießen wir unsere letzte Munition. Dicht über die Köpfe unserer Infanterie hinweg fegen die Garben unserer Maschinengewehre. Unter dem Schutz dieses Feuers kommt die Infanterie bis dicht vor den feindlichen Graben. Wir stellen unser Schießen ein, um die eigenen Leute nicht zu gefährden. Dann bietet sich uns ein gewaltiges Bild. Fünfzig Meter vor dem roten Graben springt die Infanterie aus der Deckung auf, stürmt unter entrollten Fahnen durch den Stacheldraht, und gleich muß sie im Graben sein. Doch der Gegner macht vom letzten Verteidigungsmittel Gebrauch.

Handgranaten fliegen unseren Sturmtruppen entgegen, für Sekunden stockt ihr Ansturm zurück, rafft sich aber gleich wieder auf. Mit einigen kühnen Sprüngen sind die ersten im Graben, und schon weht die rot-gelb-rote Fahne des nationalen Spaniens auf der Höhe. Mit erhobenen Armen kommen über 200 Gefangene die Höhe herabgelaufen, auf den Weg zu, auf dem wir mit den Panzern stehen. Wir öffnen die Luken und sehen in angstverzerrte Gesichter, in denen man die unausgesprochene Bitte liest, sie zu schonen. Natürlich werden sie geschont; denn wir empfinden ehrliche Bewunderung und Achtung vor diesem Gegner, der sich vier lange Tage, trotz Bomben und Granaten, heldenhaft verteidigt hat. Über hundert rote Soldaten liegen tot in den verlassenen Stellungen. Inzwischen ist es 13.00 Uhr geworden. Eine Höhe ist genommen, aber es gilt noch,

zwei weitere zu nehmen. Zwei Panzer werden zurückgeschickt, um Munition zu holen, die Infanterie sammelt sich, die Reservekompanien kommen nach vorne, um die Sturmbataillone aufzufüllen, und die Soldaten der Sanitätskompanien bemühen sich um ihre verwundeten Kameraden. Ich selbst begleite mit dem Dolmetscher die spanischen Offiziere von der Panzerkompanie und den Comandante des Sturmbataillons auf die eben genommene Höhe, um mir das weitere Angriffsgelände anzusehen.

Halblinks von unserem Angriffsweg liegt die zweite Höhe. Hoch ragt die gewaltige Kuppe aus dem übrigen Gelände heraus. Da der Weg mehrere hundert Meter vor der Höhe abbiegt, bleibt uns nur der Frontalangriff übrig. Im Keil werden wir die achthundert Meter deckungslosen Geländes über sechs Weinbergsmauern, von denen die letzten drei fast einen Meter hoch sind, angreifen. Der Plan ist mit der Infanterie besprochen. Als wir zu den Panzern zurückgehen, die inzwischen bereits wieder ihre Munition aufgefüllt haben, sehen wir, wie in unserem Rücken eine dichte Rauchwand uns jegliche Sicht nimmt. Rot schießt Sperrfeuer. Das Feuer unserer eigenen Batterien liegt bereits auf der dritten Höhe. Sicher nehmen sie an, daß die zweite schon in unserem Besitz ist. Da die Fernsprechverbindung nach hinten unterbrochen ist und es den Fernsprechtrupps trotz selbstlosem Einsatz nicht gelang, diese im Sperrfeuerbereich wiederherzustellen, besteht keine Möglichkeit, bei der Artillerie Feuerverlegung auf die letzte Höhe anzufordern. Auch Augenverbindung scheint nicht zu bestehen, sicher nimmt das rote Sperrfeuer ihren Beobachtungsstellen jegliche Sicht. Soll aus diesem Grunde auf den weiteren Angriff verzichtet werden? Nein, und nochmals nein! Der

Angriffsgeist treibt alle vorwärts; wir sind voller Zuversicht und müssen und werden es auch ohne die Bombenschmeißer schaffen. Nach Vereinbarung mit der Infanterie treten wir um 14.30 Uhr zu erneutem Angriff an. Planlos streut die rote Artillerie das Gelände ab. Unser Wagen fährt als zweiter hinter dem Kompanieführer. Eine Bodenwelle entzieht uns noch der Sicht des Feindes, als wir unfreiwillig noch einmal halten müssen, um auf den zweiten und dritten Zug zu warten, von dem noch nichts zu sehen ist. In diesem Augenblick bringt uns ein Melder die nicht gerade erfreuliche Nachricht, daß der erste Wagen des zweiten Zuges Rollenwagenbruch hätte, den Weg versperre, und daß an ein Vorbeikommen der anderen Wagen nicht zu denken wäre.

Nach kurzer Überlegung steht unser Entschluß fest. Wir können die Infanterie, die bereits angetreten ist, nicht sitzenlassen. Der erste Zug greift unter dem Feuerschutz eines Russenpanzers allein an. So schnell es das Gelände zuläßt, fahren wir auf dem Weg vor, biegen nach links ab und bilden einen Keil. Wütendes Maschinengewehrfeuer schlägt uns entgegen. Mühelos überwindet unser Wagen die ersten Mauern. Als die vierte überwunden ist, sehe ich links und rechts keinen Panzer mehr. Ein Blick nach rückwärts gibt mir die Erklärung. Alle Wagen sind an den ersten Mauern mit abgeworfenen Ketten hängengeblieben. Sie sind derart abgerutscht, daß sie nicht einmal mehr schießen können.

„Pakeinschläge links von uns", ruft ein Kamerad, der andere sieht Einschläge vor, und ich hinter unserem Wagen. Ein Russenpanzer schießt uns aus etwa vierhundert Meter Entfernung in die Flanke des Angriffs, aber schon nach einigen Schuß hat unser Kanonenpanzer ihn erkannt und mit vier Volltreffern vernichtet. Langsam, aber unaufhaltsam klettern wir den Hang hinauf. An jeder Mauer wird kurz gehalten, einige Magazine hinausgejagt, dann geht es vorwärts und über das Hindernis. Endlich stehen wir vor der letzten Mauer, fünfzig Meter vor dem roten Graben. Jetzt wird länger gehalten und jede Schießscharte unter Feuer genommen. Die als Brustwehr lose aufgeschichteten Steine rollen herunter, in der so entstandenen Scharte sehe ich rote Milizsoldaten nach links im Graben davonlaufen. Gewehre eingerichtet auf diese Stelle und bei jeder Bewegung des Gegners geschossen! Da das linke Gewehr schon seit einigen Minuten nur noch Einzelfeuer schießt, benütze ich nur noch das rechte. Hinter uns tritt gerade unsere Infanterie aus der Deckung

heraus, da bellt von links ein rotes Maxim-Gewehr auf. Wie rasend schießt es in die Reihen unserer Sturmtrupps. Durch Feuer kann ich es nicht fassen, da es hinter einem Stein gedeckt liegt. Es gibt also nur eine Möglichkeit: weiter vorwärts, herüber über den Graben und das Maschinengewehr im Rücken gefaßt! Wir kommen gut über die letzte Mauer, ohne Schwierigkeiten durch den Stacheldraht, gleich werden wir im Graben sein.

Doch es kommt anders. Fünfzehn Meter vor der Stellung rutscht unser Wagen in einen Bombentrichter ab, und wir verlieren die Kette. Jetzt erst wird die Lage ernst. Der erste Blick gilt der Infanterie. Vierhundert Meter hinter uns arbeitet sie sich langsam den Berg empor. Wir drei wissen, es gibt nur noch eine Chance: Schießen, was aus dem Lauf herausgeht, um den Gegner so lange niederzuhalten, bis unsere Infanterie heran ist. Gerade in diesem kritischen Augenblick tritt eine Ladehemmung ein. Das Verhalten des Feindes läßt uns keinen Zweifel darüber, daß er unsere Lage erkannt hat; denn genau so schnell, wie er anfangs fortlief, kommen jetzt immer mehr Rote in das uns gegenüberliegende Graben-
ck zurückgelaufen. Gleich werden sie unserem Wagen mit Dynamit-
nben und Handgranaten ein Ende bereiten.

Mit bloßen Händen wechsle ich, so schnell es geht, den glühend-
eißen Lauf, während mein Kamerad mit dem linken Gewehr Einzel-
feuer schießt. Das Glück ist mit uns, kein Dynamit, keine Handgranate landet vor unseren Ketten. Die Hemmung ist schnell beseitigt. Drei Magazine werden noch auf den Feind verfeuert, dann hat die Infanterie uns erreicht. Wir reißen die Luken auf, springen aus dem Wagen, und mit den ersten Infanteristen sind wir in der roten Stellung. Das feindliche Maschinengewehr wird erbeutet, stehend feuern wir die Magazine unserer Pistolen auf den fliehenden Gegner leer. Die letzte Höhe ist unser! Einer von uns reißt einem ankommenden Infanteristen die Bandera aus den Händen und pflanzt sie weithin sichtbar auf der Höhe auf, während ich zur Orientierung unserer Flieger das Zeichen „vordere Linie" auslege. Wir besehen jetzt unseren Panzer: er ist gesprenkelt von den grauen Flecken der Maschinengewehrgeschosse. Alles, was sich außerhalb des Panzerschutzes befindet, ist zerschossen, oder fehlt vollkommen. Stolz sind wir auf die Güte unserer Panzerung, aber noch stolzer auf diesen Tag. Deutsche setzten zuerst ihren Fuß auf die heißumkämpfte Höhe, ein Deutscher hißte als erster die Bandera.

Der „geschnappte" Eisenbahnzug

Auftrag: Erbeutung roten Nachrichtengerätes.

Vom zuständigen spanischen Hauptquartier erfahren wir, daß die vorgesehene Straße bereits völlig sicher sein soll und benutzt werden kann. Also los!

Zunächst geht es an endlosen Kolonnen nationaler Infanterie vorbei. Doch bald wird die Straße immer leerer, und schließlich ist überhaupt niemand mehr zu sehen.

Uns kommt das alles bereits ziemlich „spanisch" vor, doch weiter geht die Fahrt. In einer Talsenke sehen wir plötzlich zwei rote Tanks vor uns, von denen der eine umgestürzt ist. Als wir haltmachen, wird erkennbar, daß bereits ein deutscher Leutnant von der Panzergruppe und sein Dolmetscher sich an den Tanks zu schaffen machen. Während wir die Tanks besichtigen und überlegen, ob wir weiterfahren können, kommt noch ein Feldwebel von der Luftnachrichtenabteilung, der längs dieser Straße eine Feldfernkabelleitung bauen soll. Auch er weiß nicht, ob die Straße feindfrei ist. Wir beschließen den weiteren Vormarsch, denn wir sind doch immerhin eine Streitmacht von acht Mann mit einer Maschinenpistole, zwei Gewehren und fünf Pistolen. Als erster fährt der Panzerleutnant mit seinem Krad, dann folgt unser Wagen, den Schluß macht der Feldwebel von der Luftnachrichtenabteilung. So fahren wir noch einige Kilometer weiter, ohne irgendeinen Menschen zu treffen. Plötzlich, hinter einer scharfen Kurve, bietet sich uns ein seltsames Bild. Auf einem Bahnübergang steht ein langer Güterzug, an der Bahnunterführung und auf der Böschung liegen viele Kisten, Stapel, Säcke und sonstiges Gerät umher. Kein Mensch ist zu sehen. Wir halten an und durchsuchen die umherliegenden Sachen. Der Hauptmann stellt an Hand der Papiere fest, daß wir die vollständige Schreibstube einer Brigade gefunden haben. Das ist ein Fang!

Nun schnell die Unterlagen und Aufstellungen sicherstellen. „Auf den Bahndamm ein Posten!" Als dieser kaum über die Böschung linst, geht es los, rotes Gewehr- und Maschinengewehrfeuer. Die Geschosse sausen uns nur so um die Ohren, rings herum sehen wir den Sand aufspritzen. „Na, jetzt braucht der Zug nur noch abzufahren, und wir kommen als blinde Passagiere am schnellsten zu den Roten", meint der Hauptmann in seiner trockenen Art. Große Frage: Wo stecken nun eigentlich die Roten? Nichts ist von ihnen zu sehen. Na, nun mal den alten Trick vom Exerzierplatz versuchen. Die Mütze

aufs Gewehr gesteckt und vorsichtig hinausgeschoben. Aha, schon halten die Roten darauf. Im gleichen Augenblick schlagen ein paar Geschosse in der Nähe ein. Nun das gleiche Experiment auf der anderen Seite versucht. Nichts! Also sitzen die Roten nur auf der rechten Seite. Kinder, der Eisenbahnzug muß unser bleiben!

Jeder schnappt sich ein Gewehr mit Munition, und dann: „Feueraufnahme". Die Roten schießen heftiger weiter. Verdammt — unser schöner Eisenbahnzug! Auf einmal mischt sich in das Gewehrfeuer ein aufheulender Ton: Artillerie! Unwillkürlich ziehen wir die Köpfe ein, gilt es uns? — Nein, drüben bei den Roten, kurz vor ihrem Graben sehen wir eine schwarze Schrapnellwolke. — „Hurra! Unsere deutsche Flak kommt uns zu Hilfe!" schreien wir begeistert. Und siehe da: der Eisenbahnzug bleibt unser! — Sie türmen, sie hauen ab!

Wir machen uns auf den Heimweg. Einige Kilometer weiter hinten treffen wir auf die ersten spanischen Infanteristen, die sich vorsichtig durch das Gelände schleichen. Ihre entgeisterten Gesichter werde ich niemals vergessen, als wir ihnen entgegenkamen. Beinahe hätten sie uns noch als Rote umgelegt.

Erinnerungen an die Kriegsschule Granada 1937/38

Auf den Straßen der altehrwürdigen Stadt Granada stockt der lebhafte Verkehr. Die weißbemützten Verkehrsbeamten bemühen sich, den Weg für den Durchmarsch des Schülerbataillons freizumachen, das eben in der Hauptstraße, die breite Gran Via, einbiegt, um von der Ausbildung im Gelände in die hochgelegene Kaserne, eine frühere Jesuitenschule, zu rücken. Nach kurzem Locken läßt die Musik des Granadaer Infanterie-Regiments deutsche Märsche mit ihrem wuchtigen Rhythmus erklingen; mit freiem Blick, das Gewehr fest angezogen, marschieren die vier Schülerkompanien unter Führung deutscher Ausbilder heran. Das Publikum klatscht Beifall und begeistert sich an der straffen Haltung und gut gewachsenen Gestalten der Schüler, die die Blüte eines Landes darstellen, welches sich verzweifelt gegen den Kommunismus wehrt. Granada ist stolz auf seine Kriegsschule, die zwei Drittel des Offiziersersatzes für die nationale Infanterie stellt und deren Schüler die unbekümmerte Fröhlichkeit der Jugend in die Bevölkerung bringen, zumal die Stadt monatelang von den Bolschewisten eingeschlossen war und auch jetzt nur sieben Kilometer hinter der Front liegt.

Die Marschkolonne rückt inzwischen in die Kaserne ein, die Kompanien werden von den deutschen Ausbildern zur weiteren Betreuung für den Nachmittag dem spanischen Kompaniechef übergeben, mit dem ein herzliches Einvernehmen besteht. Der deutsche Ausbildungsleiter benutzt die Gelegenheit, um mit dem spanischen Kommandeur der Schule Wünsche und Anregungen für den Dienst zu besprechen, welche bei der eifrigen Mitarbeit von spanischer wie von deutscher Seite vorgebracht werden. Herrscht doch nur der einmütige Wunsch, die Schüler in knapp zwei Monaten zu tüchtigen Offizieren auszubilden.

Der von den deutschen Ausbildern geleitete Dienst findet vormittags statt. Täglich um 6.00 Uhr, bei der Zeiteinteilung des Spaniers eine unglaublich frühe Stunde, wird zu Felddienst, Exerzieren, Schießdienst und taktischem Unterricht ausgerückt. Häufig ist das spanische Offizierskorps der Kriegsschule als Zuschauer zugegen.

Das Übungsgelände auf den Höhen hinter der bekannten Alhambra ist ein typisches Beispiel für die Bodengestaltung der spanischen Hochebene, der „meseta". Unregelmäßige Hügel, durchschnitten von oft zweihundert Meter tiefen Schluchten mit steilen Abhängen, bewachsen von spärlichem Steppengras, tragen — außer wenigen Ölbäumen — keinen Strauch, keinen Baum, der Schatten spendet oder einen geringen Temperaturausgleich bietet. Eisiger Wind und glühende Sonne verursachen häufig Temperaturunterschiede von 30 bis 40 Grad binnen weniger Stunden. Das ist oft schlimm für die

Schüler, deren Bekleidung trotz der angespannten Arbeit der Intendanturen noch recht im argen liegt. Sind doch die Bolschewisten bis auf eine kleine Fabrik im Besitz der gesamten Textilindustrie; auch die Bekleidungslager des Heeres sind zu Anfang des Krieges fast durchweg in rote Hand gefallen. Ebenso steht es mit der Ausrüstung, Waffen, Karten usw. Daß trotz dieser Schwierigkeiten sich um den „Caudillo" mit den Marokkotruppen und den wenigen Truppenstämmen in Spanien selbst ein neues schlagkräftiges Heer sammeln konnte und von Sieg zu Sieg schreitet, ist eine hohe Leistung an Vaterlandsliebe und Selbstverleugnung des spanischen Volkes.

Ein Rundblick von dem Übungsgelände aus ist unvergleichlich schön. Nach Nordwesten zieht sich eine fruchtbare Ebene, so weit das Auge reicht. Kein Stück von ihr ist unbebaut. Sie schließt ab mit der Stadt, die dreihundert Meter unter uns liegt und deren Kirchen und Paläste ein Bild des Wohlstandes bieten. Nach der anderen Seite liegt, zum Greifen nahe, in 2500 Meter Höhe die „Sierra Nevada" mit ihrem schneebedeckten Gipfel — meist im Glanze eines fast schmerzenden Sonnenlichtes — vor uns. Quer durch sie hindurch läuft die Front, auf nationaler Seite besetzt von einer Schneeschuh-Gebirgstruppe, die sich fast ausschließlich aus Studenten der Universität Granada zusammensetzt. Diese bewohnen eine Hütte in 2500 Meter Höhe, die ihnen schon in den Friedenszeiten gehört hat.

Der Nachmittagsdienst in der Kriegsschule wird durch das spanische Offizierkorps durchgeführt. Die deutschen Ausbilder benützen die freie Zeit, um sich für den nächsten Tag vorzubereiten oder sich in den Sprachkenntnissen weiterzubilden; ist doch auch für einen Neuankömmling nichts so unangenehm, als wenn er vor seiner Kompanie, seinem Zug oder seiner Gruppe steht und ihm das Wort fehlt, mit dem er seinen Schülern einen Befehl oder eine Verbesserung geben will. Der große Palast, den die Stadtverwaltung den deutschen Ausbildern zur Verfügung gestellt hat, verfügt über schöne Gesellschaftsräume. Fast jeden Abend nehmen spanische Offiziere am Essen teil oder kommen später, um mit uns zu plaudern. Sie empfinden dies als Ersatz für ihr von den Roten niedergebranntes Kasino. Manche Stunde heiteren oder ernsten Gesprächs bringt uns näher und läßt uns tiefer in den Charakter von Männern schauen, deren Begriffe über Vaterlandsliebe, Ehre und Tapferkeit der unseren ähnlich sind, auch wenn die Form äußerlich anders erscheint.

Gegen Ende eines jeden Kursus herrscht in der Kaserne bei den spanischen wie auch bei den deutschen Ausbildern eine fieberhafte Geschäftigkeit. Es werden Beurteilungen geschrieben und in gemeinsamen Besprechungen mit dem spanischen Offizierskorps hin und her erwogen. Von diesen Beurteilungen hängt es doch ab, ob der betreffende Schüler Offizier wird oder ob er für immer von dieser Laufbahn ausgeschlossen bleibt. Dazu werden die Befehle für die Einsegnung und die Vereidigung der nun wieder ins Feld rückenden jungen Offiziere vorbereitet.

Die Einsegnung findet in der Angustiaskirche in Granada statt, nachdem der Erzbischof, dem dort militärische Ehren zustehen, in Begleitung des spanischen Kommandeurs der Schule und des deutschen Ausbildungsleiters die Front der Schülerkompanien abgeschritten hat. Der Kernpunkt der kurzen Feier ist ein Bekenntnis, welches der am besten beurteilte Schüler von der Kanzel herab für alle seine Kameraden verliest. Es enthält das Gelöbnis, dem spanischen Führer, General Franco, bis zum letzten Atemzuge zu dienen.

Die Vereidigung hat auch schon in anderen Orten Andalusiens stattgefunden. Dieses Mal ist Sevilla ausersehen worden, wo der große Platz neben dem Ausstellungspark sich am besten für eine Feier eignet, an der nicht nur die Kriegsschule, sondern auch die gesamten Truppen des Standortes teilnehmen. Vor einem schön geschmückten Feldaltar steht das Schülerbataillon, eingerahmt von den Truppen des Standortes. Eine Messe wird gelesen, worauf der Kommandeur der Kriegsschule die Vereidigungsformel verliest. Jeder

einzelne Schüler tritt jetzt vor und küßt die Fahne, eine Zeremonie, die bei den siebenhundert Schülern lange dauert. Dann setzt die Musik mit einem flotten Marsch ein, während die Schüler in Dreierkolonnen unter der mit dem Degen des Kommandeurs der Schule gekreuzten Fahne hindurchmarschieren.

Von der Ehrentribüne erhebt sich nun der Begründer der Kriegsschulen, General D. Luis Orgaz Yoldi, um zu den an diesem Tage zu Offizieren beförderten Kriegsschülern zu sprechen und sie auf die Pflichten des jungen Offiziers hinzuweisen. Mit blauem Falangehemd und roter Baskenmütze tritt jetzt Spaniens Nationaldichter José Maria Pemàn an das Mikrophon und hält, oft von Beifallsstürmen unterbrochen, eine Rede, deren Formen und Klangreichtum auch den Ausländern die Fülle und Schönheit der spanischen Sprache nahebringt.

Auf einer Tribüne wohnt der bekannte Führer der Südarmee, General Queipo de Llano, mit den Spitzen der Behörden der sich nun anschließenden Parade bei. Schon kommen die fremden Legionäre, die Infanterie und Artillerie der Garnison Sevilla zu Fuß in dem traditionellen Geschwindschritt und mit armlangem Zwischenraum und Abstand von Mann zu Mann, gefolgt von den Verbänden der Polizei und Zollbeamten, mit Hörnerklang vorbei. Hinter ihnen in weitem Abstand das Bataillon der Kriegsschule unter deutscher Führung in dichten Marschblocks und Tempo 114, umjubelt von der Bevölkerung. Den Abschluß des Tages bildet ein Festessen für die jungen Offiziere und deren Ausbilder, bei dem herzliche Trinksprüche von spanischer wie von deutscher Seite gewechselt werden. Spät abends fahren die neubeförderten Offiziere für kurze Urlaubstage in die Heimat und dann wieder an die Front. Sie haben das gelernt, was der Kampf um Spaniens Freiheit gegen den neuzeitlich ausgerüsteten roten Gegner erfordert. Sie werden ihren Mann stehen.

Sie haben später unter Beweis gestellt, daß sie nach neuzeitlichen Grundsätzen ihre Truppe führen konnten; sie haben dann später mit ihren Leuten gesiegt, und manche haben mit dem Tode ihre Treue dem Führer ihres Volkes bewiesen.

Einsatz der Artilleriegruppe

Im Januar kamen wir nach Spanien und wurden der Artilleriegruppe als Ausbilder zugeteilt. Es war eine sehr schöne Aufgabe für uns, spanische Soldaten an deutschem Material und nach deut-

schem Muster zu schulen. Nachdem die Ausbildung durch ein Scharfschießen beendet war, gab es in uns nur den Wunsch, an die Front zu kommen und zu zeigen, daß die Ausbildung auf fruchtbaren Boden gefallen war. Unser Wunsch ging in Erfüllung. Soldaten und Material wurden durch Bahntransport nach vorn befördert. Wir Deutsche machten im Kübelwagen Landmarsch. Zuerst konnten wir uns an der Landschaft erfreuen; man sah kaum, daß Krieg herrschte. Später dagegen änderte sich das Bild; hier hatte die Kriegsmaschine gearbeitet. Unser Kommandeur fuhr mit den Batteriechefs weiter voraus, um die Räume für eine Bereitstellung zu erkunden, die gegen Abend bezogen wurde.

Dann ging es an die Vorbereitung der Feuerstellungen. Wir konnten uns überzeugen, daß die Soldaten ihre Aufgaben schnell und genau durchzuführen verstanden. Die Schwierigkeiten kann nur der verstehen, der das Gelände kennt. Berge, Steine, Morast und die schmalen ausgefahrenen Wege waren für die schweren Batterien keine leichten Hindernisse. Aber auf anfeuernde Worte hin vollbringt auch der spanische Soldat Leistungen, die beachtlich sind. Offiziere und Rechner waren in dieser Nacht damit beschäftigt, Kommandos zu errechnen; denn am andern Morgen sollte der Angriff beginnen.

7.45 Uhr bis 8.00 Uhr Einschießen. Mit einigen Schüssen hatten wir wieder die Bestätigung, daß die Vorarbeiten unserer Leute vorbildlich und genau waren. So waren sie schnell eingeschossen, was andere Batterien erst mit viel Munition erreichten.

Als das Einschießen aller Batterien beendet war, herrschte überall große Ruhe. Ab und zu wurde diese Stille durch ein Maschinengewehr und Gewehrfeuer des Gegners gestört. Wir beobachteten in dieser Zeit die feindlichen Bunker und Gräben. Allein in unserem Abschnitt lagen sieben schwer ausgebaute Maschinengewehrnester.

Wenn man bedenkt, daß in unserem Abschnitt, der nur vierhundert Meter betrug, so starke Befestigungen waren, dann kann man sich jetzt ein Bild machen, wie stark der ganze Gebirgsrücken vom Feinde ausgebaut war. Um 10.00 Uhr sollte das Wirkungsfeuer aller Batterien eröffnet werden. Der Uhrzeiger rückte viel zu langsam vor, und fast alle zehn Minuten schauten wir nach der Uhr. Inzwischen waren die Kompanieführer der Infanterie zu uns gekommen und suchten sich schon mit Hilfe des Scherenfernrohres einen Weg aus, den sie beim Sturm laufen konnten. Endlich war es so weit. Punkt 10.00 Uhr begann aus über 200 Geschützen das Feuer: Gurgeln und Pfeifen in der Luft und dann ein Krachen und Bersten in den feindlichen Linien. Unsere Bedienungen arbeiteten tadellos, zumal sie wußten, worum es ging. Wir hatten gute Trefferfolge; ein Bunker nach dem anderen wurde von unseren 15-Zentimeter-Geschützen zerstört. Felsen und Sandsäcke wirbelten in der Luft umher. Große Gesteinsmassen rollten den steilen Abhang hinunter. Dieses Feuer dauerte bis 10.30 Uhr, und dann wurde das Artilleriefeuer weiter in die hinteren feindlichen Stellungen verlegt. Während der Artillerievorbereitung lag die Infanterie in ihren Gräben, und wenn unsere Granaten die Widerstandsnester zerstörten, herrschte Jubel unter ihnen.

Um 10.30 Uhr vernahmen wir den Schlachtruf der 1. Navarra-Division. In aufgelöster Form eilten die tapferen Soldaten den feindlichen Stellungen entgegen. Als unsere Infanteristen in den feindlichen Gräben waren, erhielten sie rasendes feindliches Maschinengewehrfeuer aus der Flanke. Aber die Artillerie war auf der Hut; mit einigen Schüssen war das Maschinengewehrnest zugedeckt.

Unsere Artilleriegruppe hatte bewiesen, daß sie ihre Sache verstand. So war es auch zwei Tage später. Unser Ziel war eine Betonbrücke, die über den Ebro führte. Es war die einzige, die der Gegner zu seinem Nachschub hatte. Da mit Erdbeobachtung nicht geschossen werden konnte, wurde dieses Schießen mit Fliegerbeob-

achtung durchgeführt. Mit vierundachtzig Schuß hatten wir zwei Volltreffer, und die Brücke war für Fahrzeuge nicht mehr befahrbar.

Wieviel dem Gegner an dieser Brücke lag, zeigte sich am anderen Tage. Feindliche Flieger suchten uns, und am Abend bekamen wir schweres Feuer.

Man hatte uns in der Dunkelheit, als wir Störungsfeuer abgaben, erkannt. Am anderen Tage machten wir Stellungswechsel. Der Gegner baute nun behelfsmäßige Brücken. Diese konnten wir aber immer wieder rechtzeitig zerstören. Bemerkenswert ist, daß wir drei dieser Brücken mit siebzig Schuß restlos zertrümmern konnten. Dadurch war es dem Gegner nicht mehr möglich, seine Batterien und anderes Material über den Fluß in Sicherheit zu bringen. Alles fiel in unsere Hände.

Unserer Arbeit war somit ein voller Erfolg beschieden.

Die Marinegruppe der Legion Condor

Neben Luftwaffe und Heer hatte auch die damals noch sehr schwache Marine des Generals Franco im August 1936 um Unterstützung und Beratung gebeten. Diesem Wunsche entsprechend, wurde zunächst eine kleine, aus einigen Offizieren und mehreren Spezialisten (Artillerie- und Minentechniker sowie Funker) bestehende Gruppe entsandt. Diese fand auf der weißen Seite nur wenig Schiffe vor — das Linienschiff „España", den Kreuzer „Almirante Cervera", den Zerstörer „Velasco" und einige ältere Kanonenboote und Hilfsschiffe —, aber ein Offizierkorps, das diese kleine Streitmacht mit seinem hervorragenden Geiste beseelte. Man muß wissen, daß 68 Prozent des spanischen Marineoffizierkorps von den Roten in teilweise grauenvoller Weise ermordet worden waren, und wird verstehen, daß die Überlebenden von ganzem Herzen der Idee des Generals Franco anhingen.

Zunächst galt es, durch beschleunigte Fertigstellung der im Bau befindlichen Schiffe und durch Ausrüstung geeigneter Handelsschiffe als Hilfskreuzer eine einigermaßen schlagfertige Flotte aufzubauen, ehe man darangehen konnte, der zahlen- und bewaffnungsmäßig stark überlegenen roten Flotte die Seeherrschaft streitig zu machen. Vor allem war es notwendig, bald die Straße von Gibraltar zu beherrschen, da der Nachschub an Truppen und Material vorläufig nur mit Flugzeugen möglich war. Tatsächlich wurden im Oktober, als die „Canarias" zum ersten Male in der Meerenge erschien und die roten Schiffe vertrieb, an einem Tage mehr Leute übergesetzt, als in drei Monaten mit Transportflugzeugen möglich gewesen war.

Im November, mit dem Eintreffen der eigentlichen Legion Condor und dem Erscheinen der ersten neu fertiggestellten Flotteneinheiten in der Front, wurde auch für die Marineabordnung eine Vergrößerung notwendig. Die Marinegruppe umfaßte Offiziere und Freiwillige der verschiedensten Spezialgebiete und einige Spaniendeutsche als Dolmetscher mit der Aufgabe: Ausbau und Ansatz von Minenlegern, Aufstellung, Ausbildung und frontmäßige Anleitung eines Hilfs-Minensuchverbandes, Einbau und Ausbildung an von Spaniern angekauften Waffen und Geräten, Einfahren und Ausbildung auf den spanischen Schnellbooten, später außerdem praktische Ausbildung der Offizier-Anwärter auf der spanischen Marineschule.

Während der Kampfperiode an der Nordküste mit ihren zahlreichen Häfen und Buchten kam die Minenwaffe zum ersten Male mit gutem Erfolg zum Einsatz. Es wurden unter Teilnahme der deutschen Minenfachleute in nächtlichen Unternehmungen Sperren vor die damals noch roten, mit Küstenbefestigung versehenen Häfen von Bilbao, Santander und Gijón gelegt. Etwa gleichzeitig wurden im Süden erstmalig zwei Schnellboote mit Bordmitteln zum Minenlegen eingerichtet und warfen mit spanischer Besatzung eine kleine Sperre vor Almeria. Später, nach Fertigwerden des ersten neuen Minenlegers „Jupiter", hat dieser gemeinsam mit den Schnellbooten Sperren an der roten Mittelmeerküste gelegt. Am interessantesten war dabei eine Unternehmung gegen den Hafen von Valencia, an der das deutsche Spezialpersonal teilnahm. Um das Motorengeräusch der Schnellboote zu übertönen und den Gegner abzulenken, wurde der Hafen gleichzeitig durch Seeflugzeuge der AS*) angegriffen. Durch das Leuchten der Scheinwerfer, die den Himmel nach den Flugzeugen absuchten, waren die Molen als Schattenrisse klar zu sehen, und es gelang auf diese Weise den Schnellbooten, unbemerkt ihre Minen bis auf hundert Meter an die Hafeneinfahrt heranzutragen. Insgesamt sind neunzehn Fahrzeuge verschiedenster Art den Minen zum Opfer gefallen. Es ist jedoch wahrscheinlich, daß andere, von den Roten geheimgehaltene Schiffsverluste ebenfalls auf das Konto der weißen Minentätigkeit zu setzen sind.

Nach Eroberung der Nordküste fiel der Marinegruppe nunmehr die Räumung der Minenfelder zu.

Die Nachrichtenorganisation, Funker und Fernschreiber, diente der schnellen Erfassung und Weiterleitung aller für den Seekrieg wichtigen Nachrichten. Ihre Mitteilungen über feindliche Schiffsbewegungen haben häufig zu Erfolgen der nationalen Seestreitkräfte beigetragen.

Wertvolle Dienste leistete auch die Transportgruppe in Vigo, die den gesamten Nachschub der Legion Condor über See durchführte. Nicht nur das sichere und unauffällige Einbringen der Dampfer, auch das Löschen und Laden bei Nacht und in teilweise unglaublich kurzer Zeit erforderte manches Mal Meisterleistungen der Organisation.

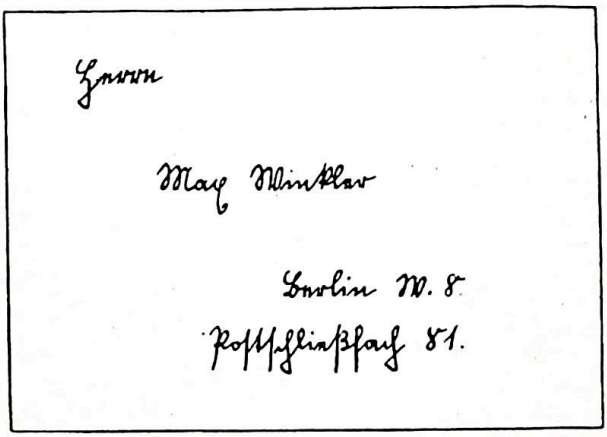
*) AS. = Aufklärer See.

Wir als deutsche Berater und Ausbilder müssen abschließend anerkennen und hervorheben: die neue spanische Marine — aus dem Nichts geschaffen — konnte in der kurzen Zeit so Gutes leisten, weil höchster vaterländischer Geist sie beseelte.

Wir deutschen Seeleute, die den spanischen Freunden in schwerer Zeit helfen konnten, sind stolz auf die gefundene Freundschaft und Kameradschaft, die auch die Zukunft überdauern werden.

Max Winkler — Postschließfach 81

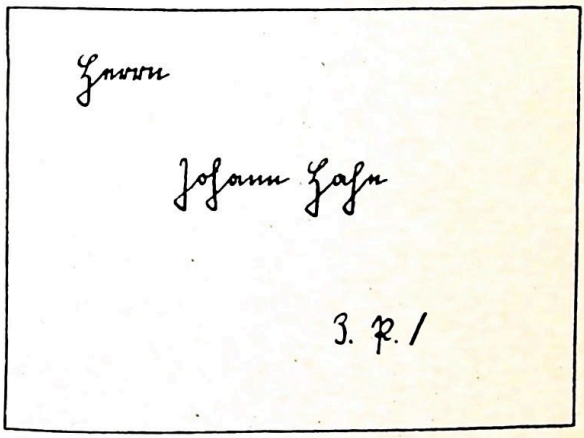
Wer kennt ihn nicht — wenigstens dem Namen nach? Es gibt wohl kaum einen Ort in Deutschland, in dem im Zusammenhang mit Spanienfreiwilligen nicht der Name „Max Winkler" bekanntgeworden wäre. Er ist nicht etwa, wie vielfach angenommen wird, eine Märchengestalt oder ein Deckname, sondern er existiert tatsächlich und arbeitet seit Beginn des Unternehmens für die Spanienfreiwilligen.



Groß war das Interesse, das dieser geheimnisvollen Persönlichkeit von allen Seiten entgegengebracht wurde, wenn auch die Beweggründe verschiedener Natur waren. Das Ausland mit seinem Nachrichtendienst und insbesondere Moskau mit seinem Sender bemühten sich aus leichtverständlichen Gründen außerordentlich, zu erfahren,

wer sich hinter diesem Namen verbirgt, und auch im Inland wurden von mißtrauischen und übervorsichtigen Leuten Auskunftsbüros und Detekteien mit der Ergründung dieses Geheimnisses beauftragt.

Außer dieser weniger angenehmen Seite gab es aber auch andere Gründe, sich für „Max Winkler" zu interessieren bzw. sich hilfesuchend an ihn zu wenden. Aus den Reihen der LC. selbst sandten Freiwillige, die Landeseinwohnern Geschenke überreichen wollten, Briefe und baten um Beschaffung der gewünschten Artikel. Ein Legionsangehöriger bat, seinem Mädchen in Deutschland eine Schallplatte mit einem Lied „Mein Herz sehnt sich nach dir" zu übersenden, und auch dieser Wunsch wurde, wie so viele andere, erfüllt. Und nicht zuletzt kamen Briefe von Angehörigen in der Heimat. Besorgte Mütter und Bräute schrieben an den Mann vom Postschließfach 81 und erbaten Auskünfte über das Befinden von Freiwilligen; nicht immer war es infolge ungenauer Angaben leicht, die Briefe zu beantworten, und andererseits entbehrten manche Anfragen nicht einer gewissen unfreiwilligen Komik, denn in einem Brief z. B. hieß es



u. a.: „Ich will ja nicht hoffen, daß mein lieber Freund abgestürzt ist und mich verlassen hat; ohne mich vorher zu benachrichtigen."

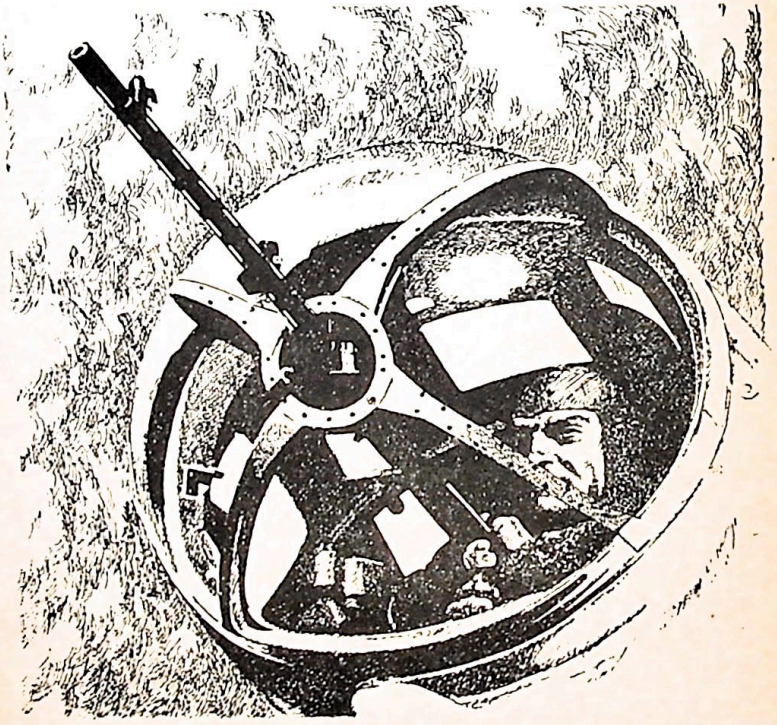
Aber nicht nur an sich und ihre Angehörigen dachten die Briefschreiber, sondern es gingen zahlreiche Briefe und Karten ein, in denen völlig unbekannte Leute Grüße und Glückwünsche zum Jahres-

wechsel usw. übersandten und so ihren Dank für Auskünfte und andere Liebesdienste erwiesen. „Max Winkler" sorgte für die Übermittlung.

Er besorgte mehr als das: alles. Durch ihn kamen Bier, Wein, Sekt, Sprudel, Zigarren, Zigaretten, Feuerzeuge, Taschenmesser, Kämme, Bürsten, sämtliche Toilettenartikel, Hautkreme, Zahnpasta, Zahnwasser, Rasierklingen und -seife, Rasierpinsel, Kölnisch Wasser, Kopfwaschpulver, Briefpapier, Hosenträger, Schnürsenkel, Nähzeuge, Fliegenfänger, Schach-, Domino-, Karten- und Tischtennisspiele, Grammophone, Schallplatten, Nadeln, „1000 Worte Spanisch", Maggi, Gewürze, Tee, Kaffee, Sauerkohl, Gurken, Matjesheringe usw. Denn alles das brauchten die Freiwilligen, die unter ungewohnten klimatischen Verhältnissen ihren Dienst versahen. Die Mengen, die da geliefert werden mußten, waren so erheblich, daß sie dem Umsatz eines großen Kaufhauses entsprachen. Aber hier gab es keine Abteilungschefs und Verkäuferinnen, sondern nur — „Max Winkler".

Wer war er nun wirklich? Die es angeht, wissen es. Und für die anderen möge er den Reiz des Geheimnisvollen behalten!

Der Führer vor dem Großdeutschen Reichstag
am 28. April 1939

„An diesem seinem Siegeszug nehmen in den Reihen der tapferen spanischen Soldaten neben den italienischen Kameraden auch die Freiwilligen unserer deutschen Legion teil. Wir hoffen, sie ganz kurze Zeit später bei uns in der Heimat begrüßen zu können.

Das deutsche Volk wird dann erfahren, wie tapfer seine Söhne auch auf diesem Platz für die Freiheit eines edlen Volkes mitgekämpft haben und damit letzten Endes für die Errettung der europäischen Zivilisation. Denn der Sieg des bolschewistischen Untermenschentums in Spanien hätte zu leicht seine Wellen über ganz Europa schlagen können."